

# 都心部地区交通戦略

2021（令和3）年3月





# 目 次

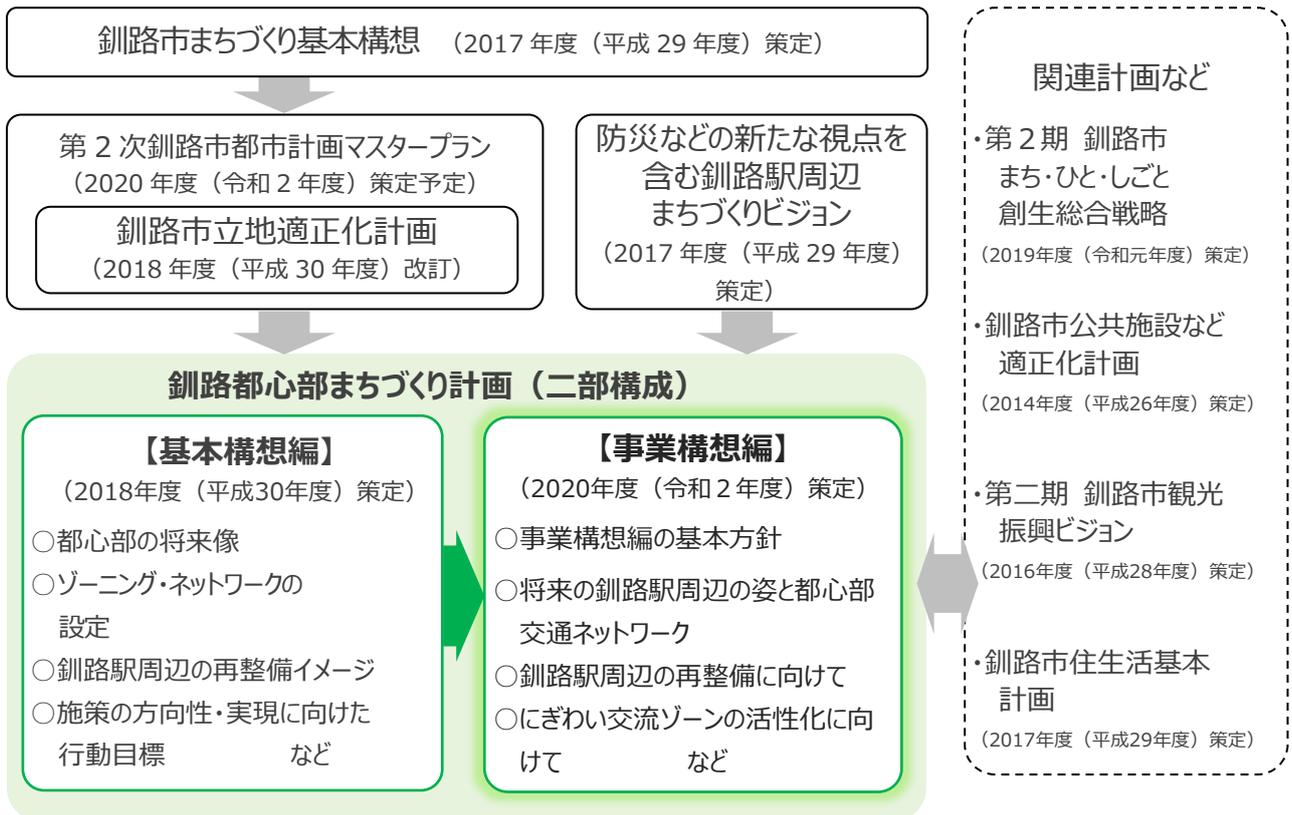
<b>第1章 都心部地区交通戦略の概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 都心部地区交通戦略とは .....	1
1-2 位置づけ.....	2
<b>第2章 都心部の交通課題</b> .....	<b>3</b>
2-1 都心部の概況 .....	3
2-2 都心部交通の現況.....	4
2-3 都心部交通の課題.....	10
<b>第3章 釧路都心部まちづくり計画</b> .....	<b>14</b>
3-1 釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】の基本方針 .....	14
3-2 都心部の課題・ポテンシャル.....	15
3-3 施策展開に向けたゾーニング .....	17
3-4 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ.....	18
3-5 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針と交通ネットワーク.....	19
3-6 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト .....	20
3-7 施策展開に向けた想定スケジュール.....	21
<b>第4章 都心部地区交通戦略の基本方針</b> .....	<b>22</b>
4-1 基本理念.....	22
4-2 交通施策の目標と施策展開 .....	23
4-3 都心部地区交通戦略の進め方 .....	24
<b>第5章 地区交通戦略</b> .....	<b>25</b>
戦略1．街路空間のウォーカブル化.....	25
方策1．街路空間の再構築 .....	27
方策2．官民連携の社会実験による街路空間の利活用.....	35
方策3．沿道アクセススペースの利活用と路外駐車場出入口のあり方の検討 .....	40
方策4．ウォーカブル空間の利活用.....	43

戦略 2. 公共交通の利用促進.....	45
方策 1. 鉄道高架によるバス路線網の再編.....	46
方策 2. ハイグレードなバス待合環境の整備.....	47
方策 3. バス発着場所の増加の社会実験.....	48
方策 4. バス事業者と商店街の連携の社会実験.....	49
方策 5. 日本版 MaaS の推進に向けた基盤づくりの検討 .....	50
方策 6. 新たな地域公共交通の導入可能性の検討 .....	51
戦略 3. ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備.....	52
方策 1. 新たな都心部道路ネットワークの整備.....	53
方策 2. 賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備 .....	55
方策 3. 鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備.....	56
方策 4. タクシープール、一般車駐車場などの整備.....	58
<b>第 6 章 実現化方策 .....</b>	<b>60</b>
6 - 1 ロードマップ.....	60
6 - 2 目標達成に向けた評価指標.....	61
6 - 3 推進体制.....	62



## 1-2 位置づけ

- 都心部地区交通戦略は、「釧路市まちづくり基本構想」「釧路市都市計画マスタープラン」「釧路市立地適正化計画」を上位計画とし整合を図り、「釧路都心部まちづくり計画」【基本構想編】【事業構想編】と緊密に連携し、整合・調整を図ります。
- また、釧路市全域を対象とした地域公共交通のマスタープランである「釧路市地域公共交通網形成計画」「釧路市地域公共交通再編実施計画」と整合を図ります。



### 都心部地区交通戦略

(2020年度(令和2年度)策定)

- 釧路駅周辺（ゲートウェイ）や駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）における公共空間の再整備や公共交通の利用促進

#### 【基本理念】

自動車と緩やかに共存し、人と公共交通を中心とした賑わいの空間へのRe・Innovation

### 釧路市地域公共交通網形成計画

(2017年度(平成29年度)策定)

### 釧路市地域公共交通再編実施計画

(2019年度(令和元年度)策定)

- コンパクトプラスネットワークを中心としたバス路線網の再編

#### 《段階的に運行サービスを高めるバス路線網の再編計画の基本的な考え方》



#### 再編実施計画はSTEP2までの運行計画を作成

計画条件が既述のR2までの運行計画 (STEP2まで) を作成  
計画条件の変化が想定される市立病院での乗り換え (STEP3) は計画がある程度確定した段階で作成 (運行計画の変更)



## 第2章 都心部の交通課題

### 2-1 都心部の概況

- ・ 現在の都心部は、郊外への市街地の拡大や店舗数の減少、定住人口の減少などの影響を受け、その地位は、郊外の住宅地や商業地に比べ、相対的に低下していると言わざるを得ません。
- ・ 一方で、商業や業務、観光交流、公共公益機能など多様な都市機能の集積や近年の釧路市中央図書館の開館などにより、その昼間人口<sup>※</sup>は、およそ2万人であり、また、市内でも最も人の往来が多い区域となっています。

※昼間人口は同年国勢調査及び2014年経済センサスに基づく推計値

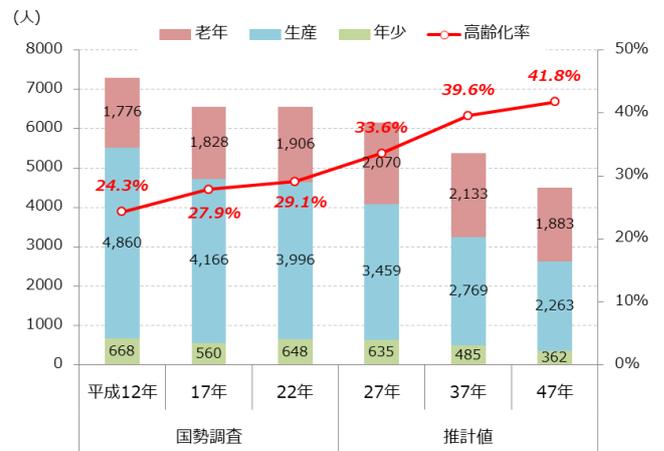
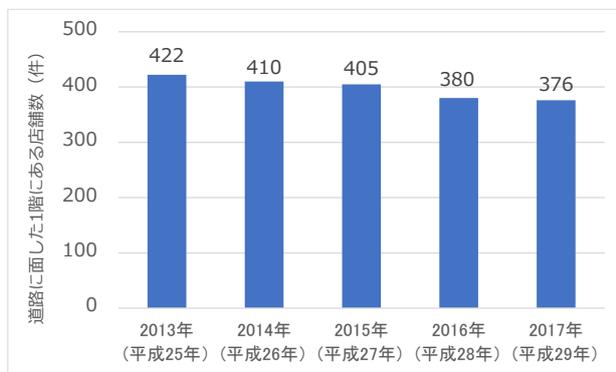


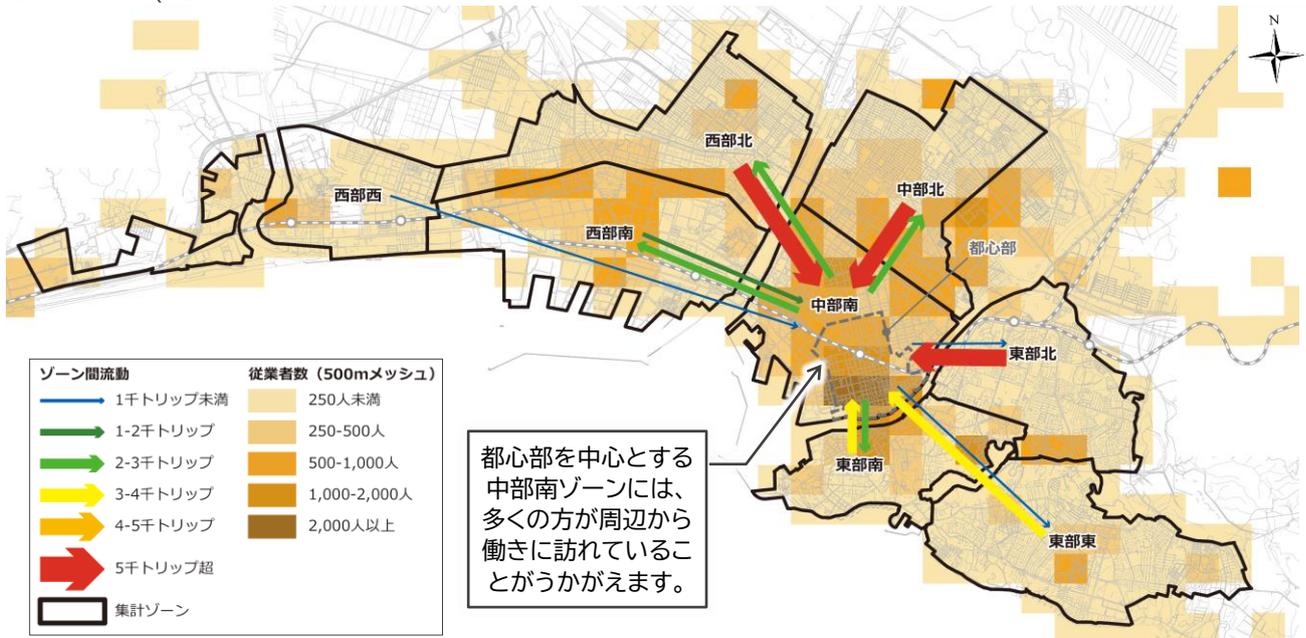
図.都心部商店街等エリア<sup>※</sup>における店舗数の推移

資料：釧路市商店街等実態調査

※釧路第一商店街エリア、釧路市共栄大通商店街エリア、釧路駅西商店街エリア、くしろ北大通商店街エリア、釧路末広仲見世通商店会エリア、若松町商店街エリア、(釧路駅前商店街エリア)

図.都心部における人口と高齢化率の推移

出典：平成28年度釧路市都市構造に関する基礎調査を基に作成



出典：2012年釧路都市圏の都市交通マスタープラン、2014年経済センサス

図.市内各地間の移動実態

## 2-2 都心部交通の現況

### (1) 自動車分担率

- 2010年（平成22年）の第3回釧路都市圏パーソントリップ調査における釧路圏全体の自動車の分担率は、約8割を占めており、他の都市圏に比べ高い水準にあり、また、高齢社会の進展に伴い、高齢者の移動が増加しています。

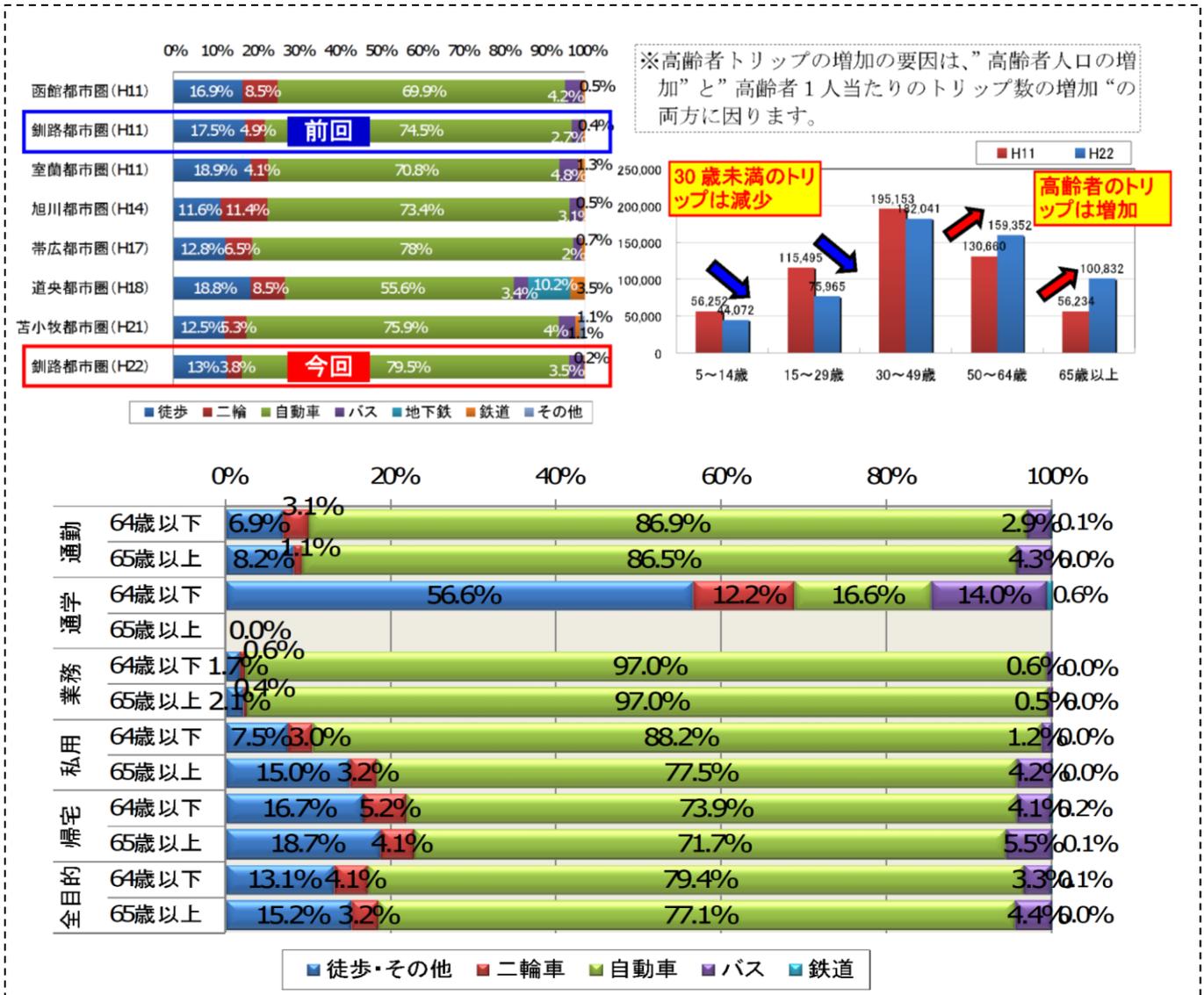


図. 釧路都市圏の交通手段特性

出典：釧路都市圏の都市交通マスタープラン（第3回釧路都市圏パーソントリップ調査）

- また、2017年(平成29年)に実施された「釧路市のまちづくりに関するアンケート」(以下、H29まちづくりアンケート)によると、全年齢において、約7割が普段の都心部の移動に自動車を利用しています。

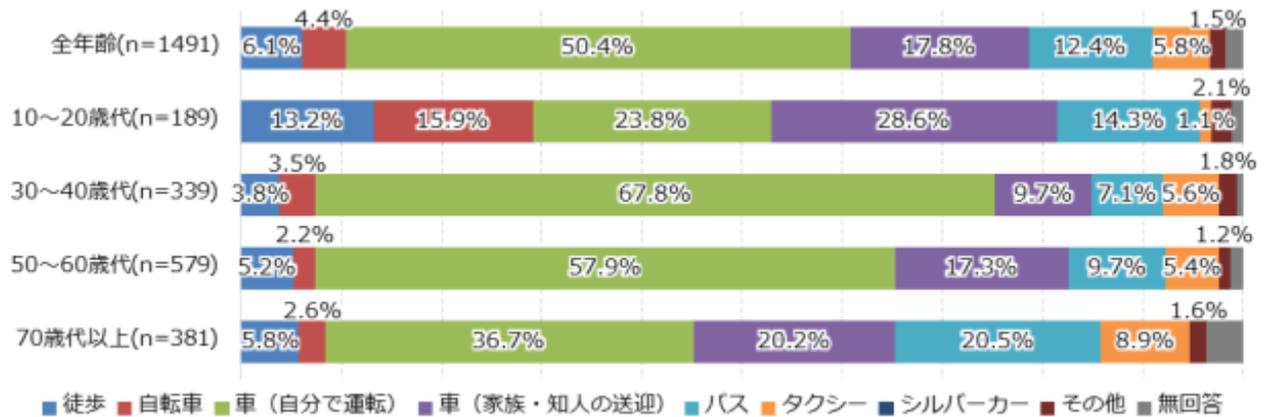


図. 都心部の交通手段割合

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民] 2017年(平成29年)

- 一方で、北海道全体では、高齢者の免許返納数が増加傾向にあり、今後さらに増加することが想定されます。

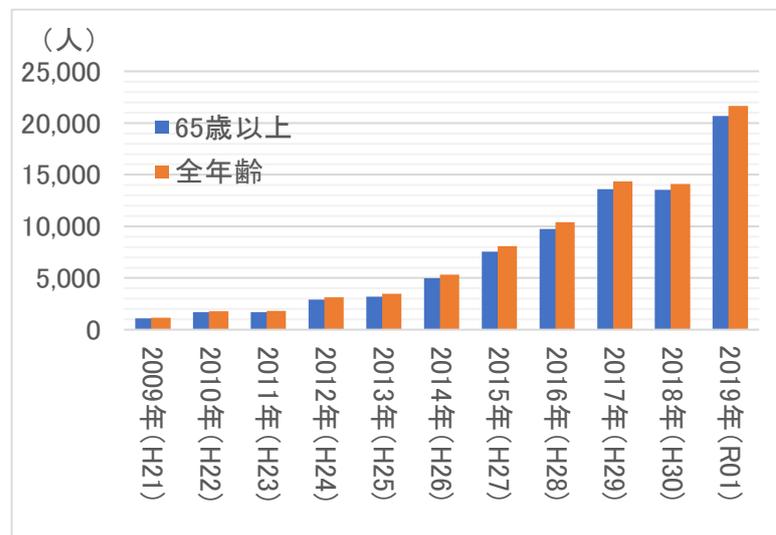


図.北海道の運転免許証自主返納件数の推移

資料：北海道警察ホームページ

## (2) 道路ネットワーク（自動車）

- 都心部における自動車の鉄道南北のネットワークは、鉄道により南北市街地が分断されていることから、旭跨線橋（道道釧路鶴居弟子屈線）や北中跨線橋（市道宝橋通）に交通が集中しています。旭跨線橋は1963年（昭和38年）に、北中跨線橋は1973年（昭和48年）に整備され、どちらも整備後、約50年が経過し、老朽化が進展による更新時期を迎えています。
- また、都心部には、物流などの圏域交通や通勤、通学などの通過交通が、都心部のシンボルである釧路駅前や北大通（道道釧路停車場線）に流入しており、主要道路の自動車交通量は、1日あたり1万台を超えています。

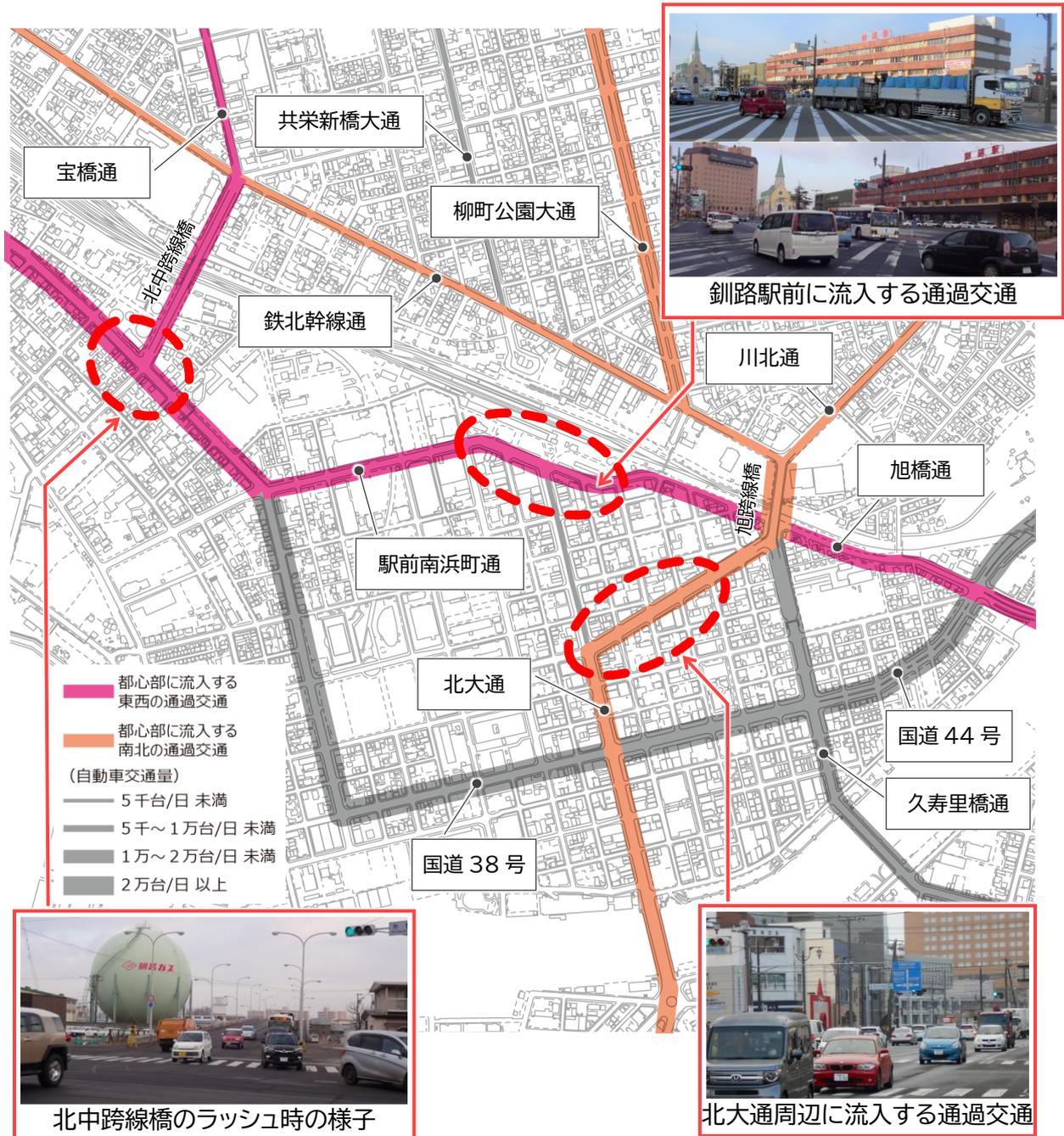


図.都心部における自動車交通量の現況

出典：自動車交通量は道路交通センサス、釧路都市圏都市交通マスタープラン、交通量調査（市実施）などのデータに基づく

### (3) 道路ネットワーク（歩行者、自転車）

- 都心部における歩行者、自転車の鉄道南北の道路ネットワークは、釧路駅地下道や巴踏切人道跨線橋に限定され、円滑な動線が確保されていません。



図.都心部に流入する通過交通の経路と自動車交通量

- 都心部の商店街における2015年（平成27年）の9時から19時の平均歩行者交通量は、北大通が864人で2006年（平成18年）に比べ約42%の減少、共栄新橋大通が406人（約15%の減少）、駅前南浜通が700人（約54%減少）しています。
- 鉄道北側（共栄新橋大通）よりも鉄道南側（北大通や駅前南浜町通）の歩行者が多く、鉄道により歩行者や自転車の往来が妨げられていると考えられます。

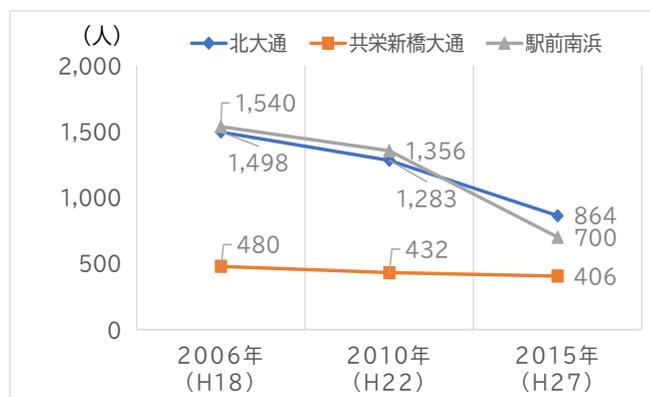


図.歩行者交通量の推移

資料：2015年度（平成27年度）釧路市都心部など通行量調査  
（表1.3.2の商店街の代表地点における平均値）

#### (4) 路線バスのネットワーク

- ・ 都心部には、多くの路線バスが乗り入れており、釧路駅前バスターミナルは、各路線の乗換拠点などとして機能しています。2016年度（平成28年度）に実施した釧路市バス乗降調査によると、路線バス利用者の約4割が、鉄道とバス、バス相互の乗換えを行っています。

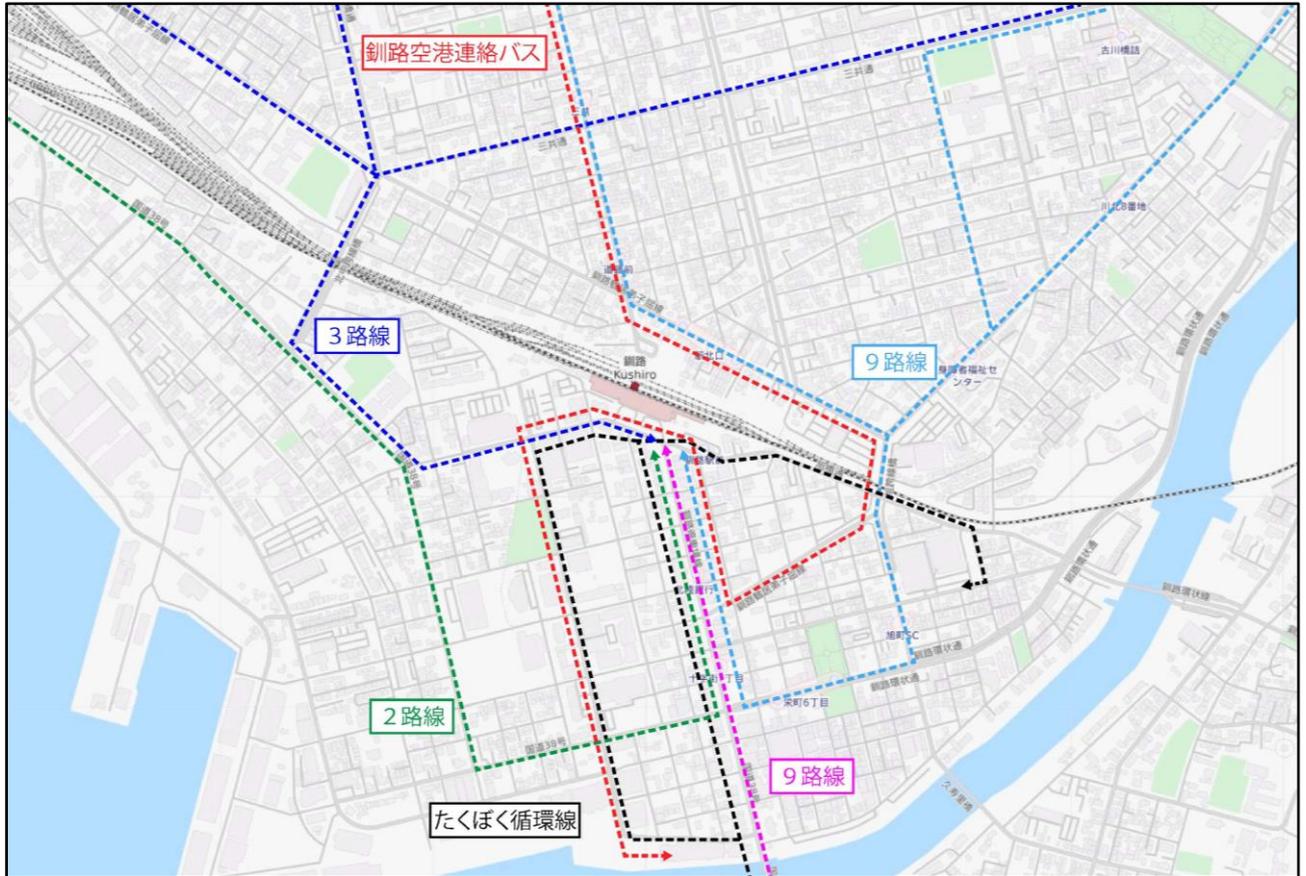


図.都心部のバスネットワーク

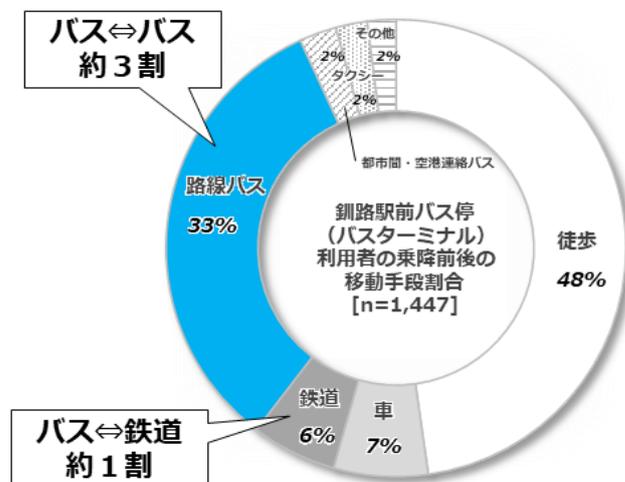


図. バス利用者の乗継利用実態

資料：2016年度(平成28年度)釧路市バス乗降調査

(5) 駅前広場（交通広場）

駅前広場（交通広場）は、鉄道の南北に配置され、一般車駐車場や車寄せ、タクシープール、駐輪所などが整備されています。

	釧路駅北口広場	釧路駅南口広場
面積	4,590 m <sup>2</sup>	5,100 m <sup>2</sup>
バスターミナル	×	○
一般車車寄	○	○
タクシー乗場・プール	○	○
J Rパーク&トレイン駐車場	○	○
自転車等駐車場	○	○

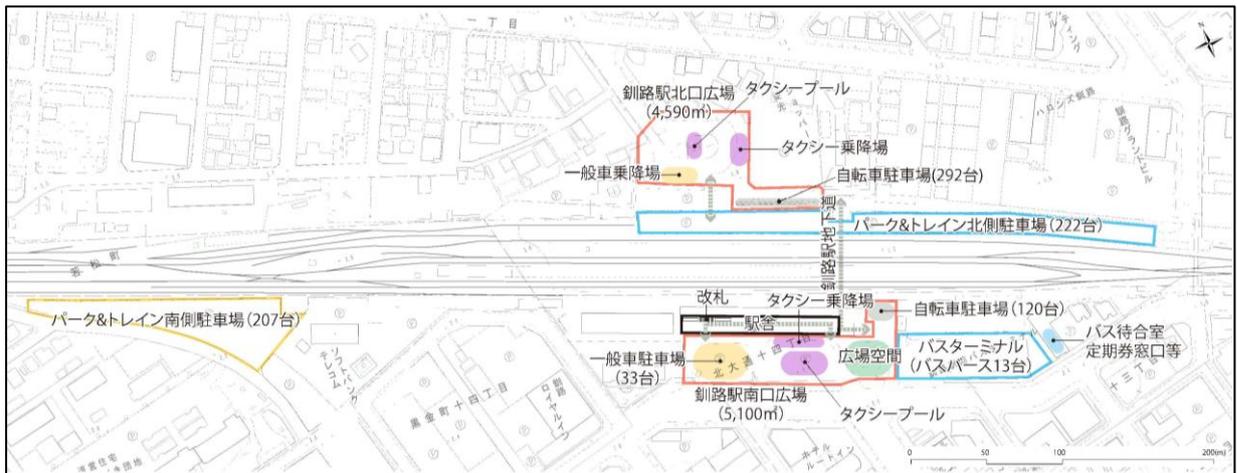
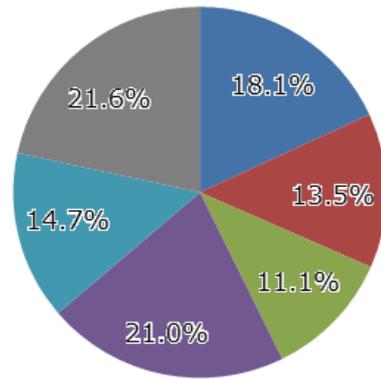


図.釧路駅の交通結節施設の位置図

## 2-3 都心部交通の課題

### (1) 居心地が良く、歩きたくなる街路空間の形成

- 都心部における歩行者や自転車の鉄道南北の道路ネットワークは、釧路駅地下道や巴踏切人道跨線橋に限定され、円滑な動線が確保されていません。そのことにより、歩行者や自転車の往来が制限され、鉄道南北の市街地の一体的な賑わいが創出されていません。
- H29 まちづくりアンケートでは、都心部内を歩いて移動する際に困っていることで、「鉄道南北の徒歩の移動が不便」の割合が約2割と最も多くなっています。
- 都心部に流入する通過交通が、駅前広場と北大通などの歩行者動線の連続性の低下を招いており、また、北大通などの歩道上の植樹柵が歩行者や自転車の通行の阻害要因となっています。
- 以上のことから、歩行者や自転車が安全に通行でき、都心部の賑わいの創出に資する居心地が良く、歩きたくなる街路空間の形成が必要です。



- バリアフリー化されていない
- 歩道の幅が狭い
- 自動車や自転車の交通量が多い
- 鉄道南北の徒歩の移動が不便
- その他
- 無回答

図. 都心部内を歩いて移動する際に困っていること

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民]

2017年(平成29年)



北大通と共栄新橋大通の植樹柵

(2) 誰もが都心部にアクセスすることができる交通環境の形成

- ・ 釧路圏の自動車分担率が8割である一方で、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいます。
- ・ H29 まちづくりアンケートでは、運転免許証を返納した場合、若しくは、自動車の運転ができなくなった場合、「バスの利用を考えている」が約7割に達しています。
- ・ また、H29 まちづくりアンケートでは、車で都心部へ行く際に困っていることとして、「目的地の近くの駐車場が少ない」が約6割で最も多く、「1回の駐車で複数の用事を済ませることができない」、「駐車場の料金が高い」が続きます。
- ・ 以上のことから、都心部の賑わいの創出を図るため、柔軟に利活用できる自動車の駐停車環境や自動車を所有していない方でも都心部を訪れやすくする公共交通の利用促進など、誰もが都心部にアクセスすることができる交通環境の形成が必要です。

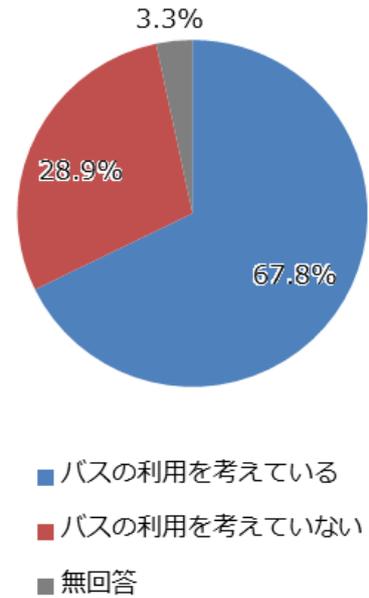


図.将来免許返納又は運転できなくなった場合の交通手段

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民]  
2017年（平成29年）

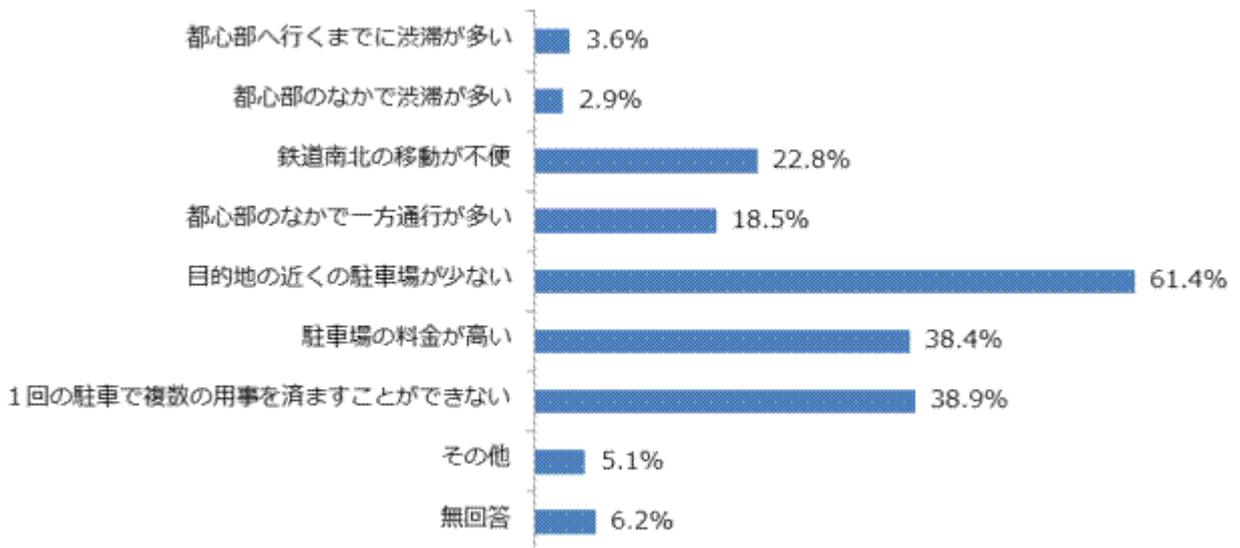


図.車で都心部に行く際に困っていること

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民]  
2017年（平成29年）

### (3) 人と公共交通が中心となった交通結節点の形成

- ・ 釧路駅の駅前広場は、鉄道の南北に配置されており、北口広場については、駅舎との連続性が乏しいことから、その機能は陳腐化しています。また、南口広場は、自家用車駐車場やタクシープールなどが整備されていますが、それらの配置により、駅舎と北大通などの歩行者動線が阻害されています。



釧路駅北口駅前広場



釧路駅南口駅前広場

- ・ 釧路駅前バスターミナルは、鉄道とバスの乗換えの利用者がいるものの、駅舎との連続性が確保されていません。
- ・ H29 アンケートでは、釧路駅周辺の活性化に向け望ましい駅前広場として、歩行者の安全な移動、憩いの場があるなど回答が太宗を占めています。
- ・ 以上のことから、都心部の賑わいを創出するため、釧路駅前に人と公共交通が中心となった交通結節点を形成する必要があります。



釧路駅前バスターミナル

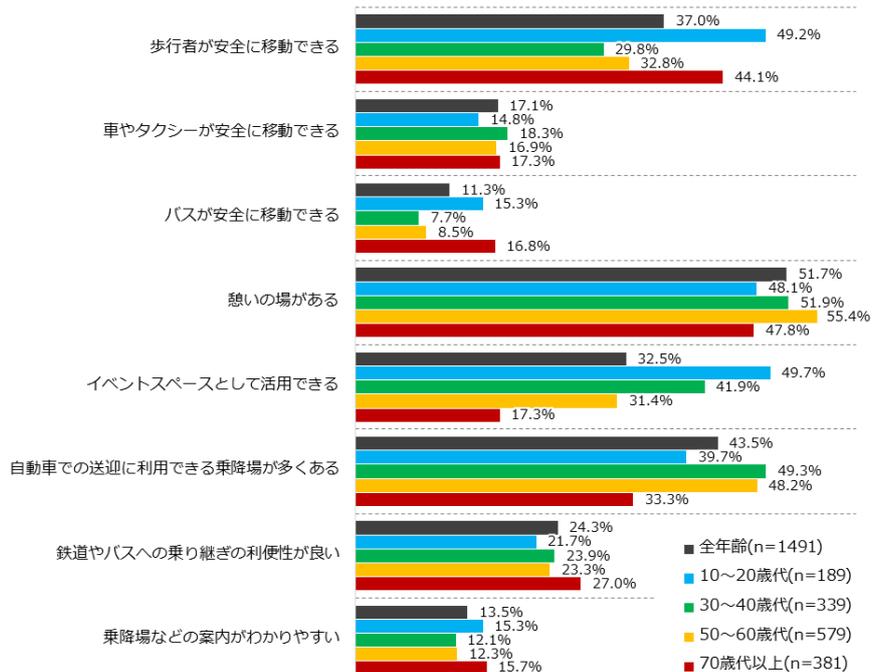
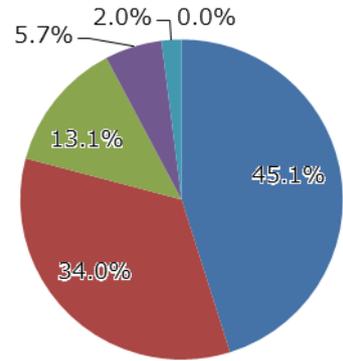


図.釧路駅周辺の活性化に向けて望ましい駅前広場

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民] 2017年（平成29年）

#### (4) 防災、減災に資する道路ネットワークの形成

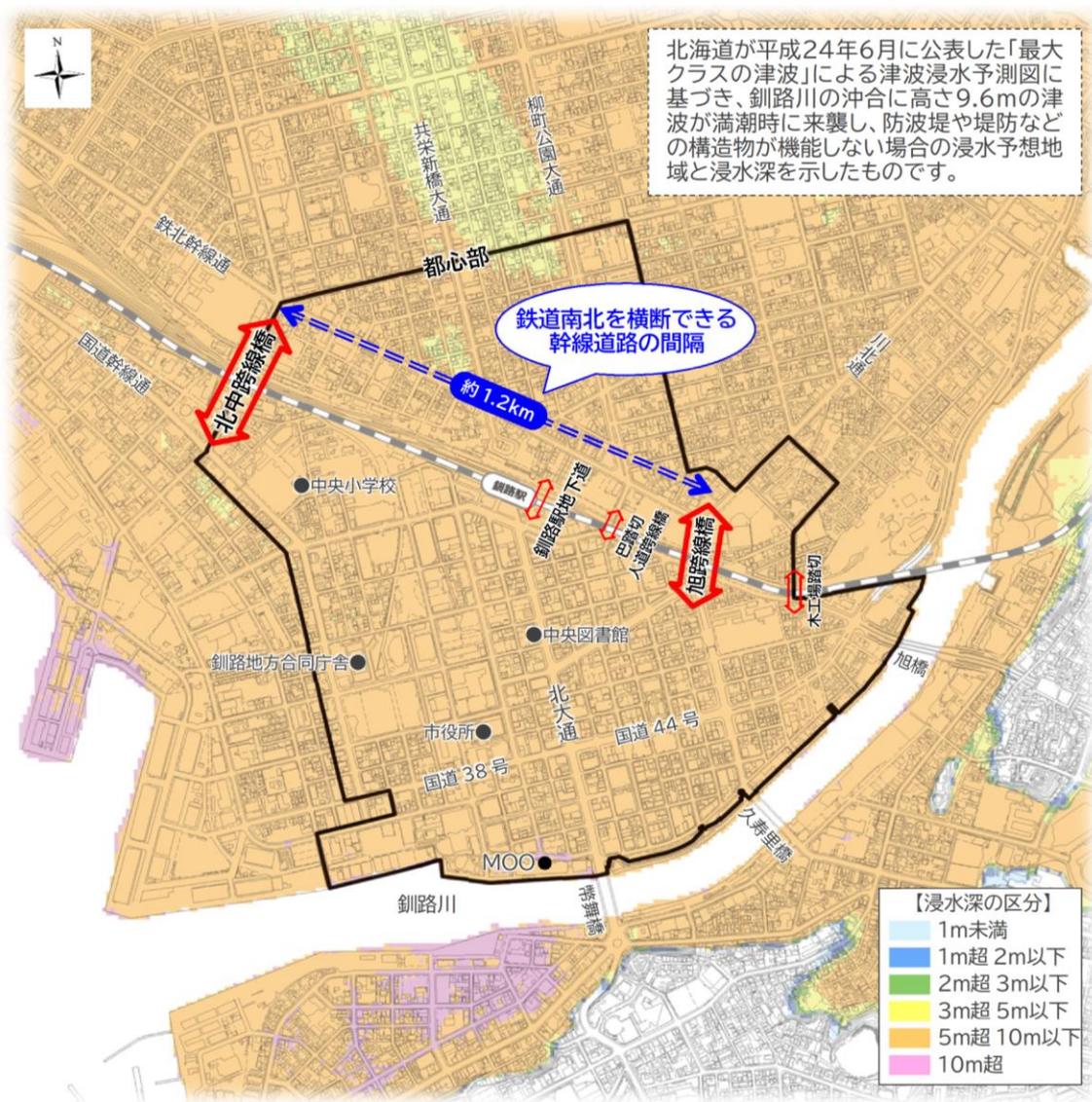
- 北海道が公表した津波浸水予測図によると、大津波が発生した場合、都心部ではおよそ5 m以上の浸水が予想されています。
- H29 アンケート調査では、緊急時にもわかりやすい道路の整備が求められています。
- 現在の鉄道南北を連絡する都心部の交通インフラは、2つの跨線橋や釧路駅地下道などに限定されており、災害発生時の円滑な避難に支障が生じる懸念があります。
- 以上のことから、安全、安心なまちづくりを推進するため、防災、減災に資する道路ネットワークを形成する必要があります。



- 緊急時にもわかりやすい道路
- 幅の広い大きな道路
- バリアフリー化された道路
- 円滑な鉄道横断がしやすい道路
- その他
- 無回答

図.避難に使う道路として最も重視する点

資料：釧路市のまちづくりに関するアンケート調査[市民]  
2017年(平成29年)



出典：大津波(巨大)ハザードマップ(釧路地区)

図 都心部における津波浸水予測と鉄道南北の避難経路

## 第3章 釧路都心部まちづくり計画

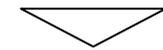
### 3-1 釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】の基本方針

- ・ 現状と課題を踏まえたまちづくりの方針は次のとおりです。

#### 《都心部の課題》

釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（2018年度（平成30年度））

- 都心部の機能強化
- 観光ポテンシャルなどの発揮
- 商業機能の活性化
- 官民連携による取組
- 大規模災害への対応



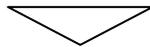
#### 《将来像》

釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（2018年度（平成30年度））

RINK 釧路

～次世代に向けた釧路都心部の Re・Innovation～

まちとまちを RINK、訪れる人をおもてなし  
ひととひとを RINK、交流やにぎわいをうみ  
ひととまちを RINK、豊や暮らしをつなぐ  
釧路都心部へ、公と民の RINK により  
Re・Innovation し、次世代へ RINK する



#### 《6つのまちづくり方針》

釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（2018年度（平成30年度））

- (1) ひがし北海道の拠点として、圏域の中核機能を担い観光客の玄関口となるまち
- (2) 商業・業務・観光機能が集積する賑わいのあるまち
- (3) 自然環境や景観に優れた緑豊かな魅力あるまち
- (4) 生活利便性が高く、歩いて暮らせるまち
- (5) 交通結節機能が高く市民や来訪者の交流拠点となるまち
- (6) 災害に強く安全・安心に暮らせるまち

## 3-2 都心部の課題・ポテンシャル

- ・ 釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（2018年度（平成30年度））策定に示されている都心部の課題・ポテンシャルは以下のとおりです。

### ① 都心部の機能強化

- ・ 釧路市は、釧路・根室連携地域の中核都市として、圏域人口 30 万人を支える高次都市機能が立地し、都市部は釧路駅を中心に公共交通網の要衝として機能しています。
- ・ 一方で、インフラ（跨線橋など）の多くは高度経済成長期に整備され、老朽化が進んでいます。都市の郊外化による都心部の商業機能の低下や、若年層の流出超過に伴い全市人口のみならず都心部の人口減少も顕在化しています。
- ・ これらの問題に対応し、中核都市としての高次都市機能を今後も持続的に確保・強化し、ひがし北海道及び釧路市の活力やコンパクトなまちづくりをけん引するため、インフラの更新に合わせた波及効果の高いまちづくりを推進することが必要です。

### ② 観光ポテンシャルなどの発揮

- ・ 釧路市は、国立公園やラムサール条約登録湿地などの恵まれた自然環境、阿寒湖温泉などの観光スポット、さらには豊かな食文化や夏場の冷涼な気候など、多様な観光資源を持つ都市であり、観光客は近年増加基調にあります。また、避暑を目的とし一定期間過ごしていただく長期滞在を推進し、長期滞在から移住へと結びつける事業を行っています。
- ・ 都心部と観光資源を結ぶ交通ネットワーク機能の強化による観光ルートの構築や長期滞在者向け物件の確保を進めるなど、都心部で滞在する魅力づくりに向けた取り組みを推進することが必要です。

### ③ 商業機能の活性化

- ・ 釧路市の都心部は、高度成長期に百貨店や大型店などが開店し、市内商業の中心地として発展してきましたが、モータリゼーション（車社会化）の進行により、地価の安い郊外に居住を構える「職住分離」や駐車場を併設した大型商業施設の立地などが進み、求心力が低下しています。
- ・ 一方で釧路市中央図書館の開館、民間事業者による北大通3・4丁目地区再開発、クルーズ船の入港によるインバウンドの発生により、まちなかでの回遊性が向上するとともに、居住環境の整備も進められています。また、都心部の商店街が連携した新しいイベントの開催や、都心部地区の空き店舗を活用した新しい個店が出店されるなど、賑わいの誘発に繋がる動きが発生しています。
- ・ まちなかに住んでいる人や来訪者が身近で楽しく安心して毎日の買い物ができ、まちなかでの消費機会が増加するよう、地域（生活）に密着した商業環境づくりを進めるとともに、観光客などの交流人口の増加に伴う多様な顧客ニーズに対し、釧路の地域資源を活かした人が集まる魅力的な商業環境づくりを進めることが必要です。

#### ④ 大規模災害への対応

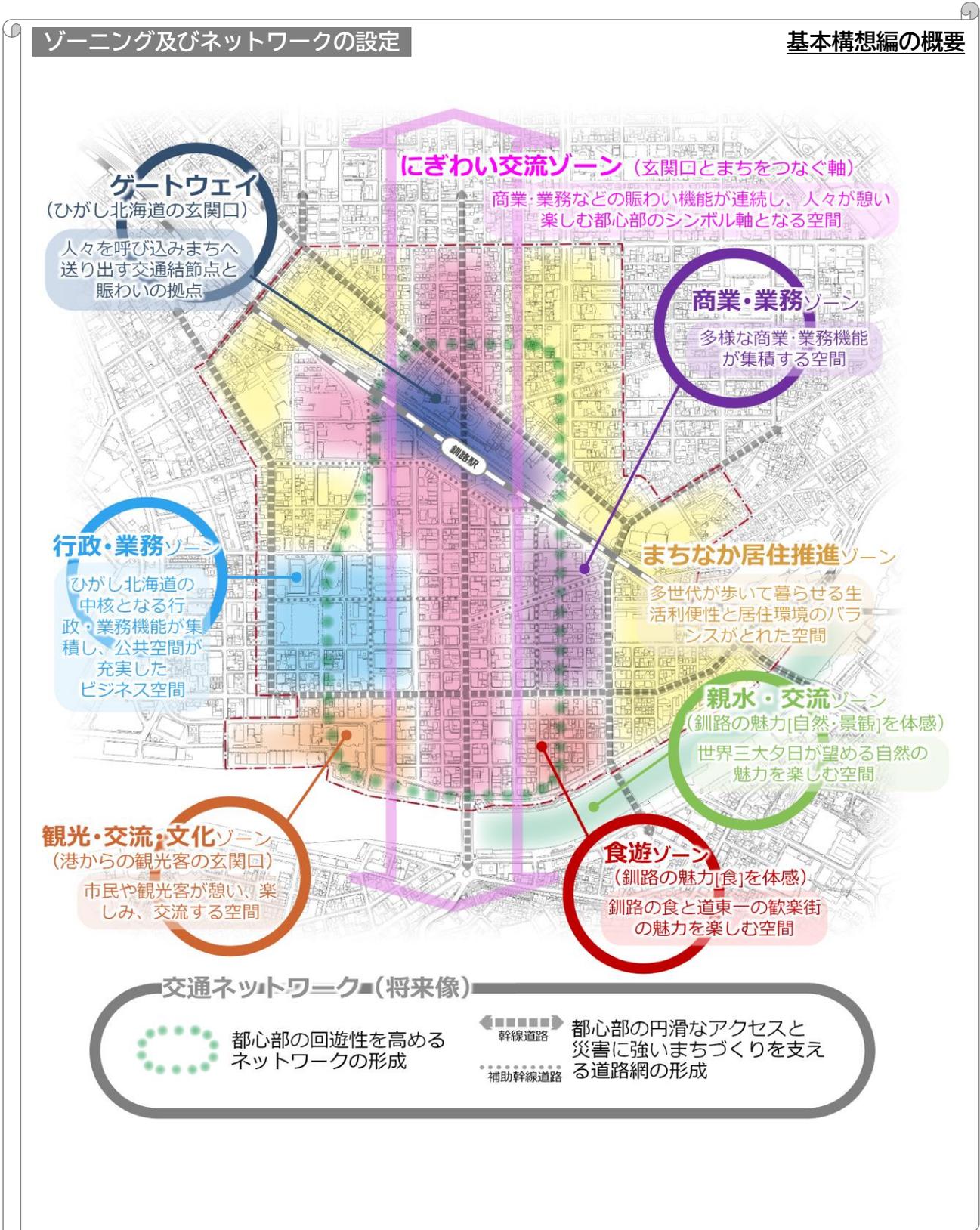
- ・ 都心部における東日本大震災による浸水被害の発生や、千島海溝において今後 30 年以内の巨大地震の発生確率が高まっていることを踏まえ、既存の都市基盤ストックを有効活用しながら、避難体制を構築するとともに、円滑な避難に資する都市基盤の再整備を推進することが必要です。

#### ⑤ 官民連携による取組の推進

- ・ 都心部では、遊休不動産（空きビル、空家など）や低未利用地（青空駐車場、空地など）が虫食い状に発生・増加する“都市のスポンジ化”が進行しています。一方で、遊休不動産を活用してまちの新たなコンテンツ（個性的な飲食店、シェアオフィスなど）を生み出す地元企業、若い個人事業主や釧路の魅力を発信するまちづくり団体も存在します。このような釧路市の新たなまちづくりの担い手と連携し、都心部の既存ストックを活用しながらまちの魅力を高める官民連携のまちづくりを推進することが必要です。

### 3-3 施策展開に向けたゾーニング

- 「釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】」に示されている都心部のゾーン及びネットワークは次のとおりです。

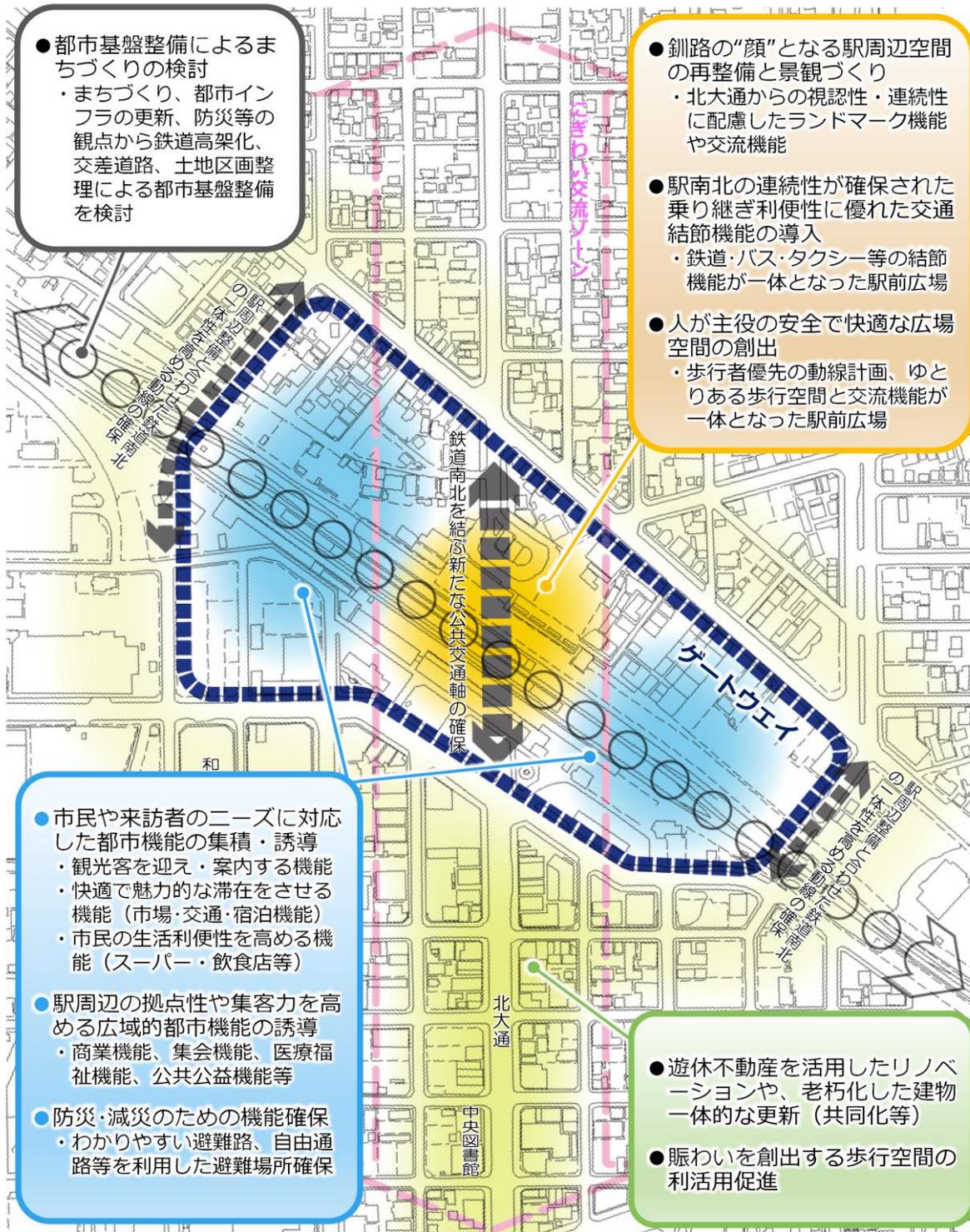


### 3-4 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

- 「釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】」に示されている釧路駅周辺の再整備に係る施策のイメージは次のとおりです。

#### 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

#### 基本構想編の概要



- 都市基盤整備によるまちづくりの検討
  - ・まちづくり、都市インフラの更新、防災等の観点から鉄道高架化、交差道路、土地区画整理による都市基盤整備を検討

- 釧路の“顔”となる駅周辺空間の再整備と景観づくり
  - ・北大通からの視認性・連続性に配慮したランドマーク機能や交流機能
- 駅南北の連続性が確保された乗り継ぎ利便性に優れた交通結節機能の導入
  - ・鉄道・バス・タクシー等の結節機能が一体となった駅前広場
- 人が主役の安全で快適な広場空間の創出
  - ・歩行者優先の動線計画、ゆとりある歩行空間と交流機能が一体となった駅前広場

- 市民や来訪者のニーズに対応した都市機能の集積・誘導
  - ・観光客を迎え・案内する機能
  - ・快適で魅力的な滞在をさせる機能（市場・交通・宿泊機能）
  - ・市民の生活利便性を高める機能（スーパー・飲食店等）
- 駅周辺の拠点性や集客力を高める広域的都市機能の誘導
  - ・商業機能、集会機能、医療福祉機能、公共公益機能等
- 防災・減災のための機能確保
  - ・わかりやすい避難路、自由通路等を利用した避難場所確保

- 遊休不動産を活用したリノベーションや、老朽化した建物一体的な更新（共同化等）
- 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進

### 3-5 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針と交通ネットワーク

#### 【都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針】

## 都心部は市民生活の中心・来訪者の玄関口として みんなが憩い楽しみ、訪れやすいまち

- 鉄道高架を基本とし、鉄道南北の市街地の一体化を図ることで、人と公共交通が中心のにぎわいの拠点を形成します。
- 公共交通でも自動車でも訪れやすく、居心地がよく、歩きたくなるまちなかを形成します。
- 市民や民間事業者と連携し、地域に根差した空間づくり、にぎわいの拠点づくりを進めます。
- 道路網をわかりやすく再編することで、防災・減災に資するまちづくりを進めます。



※新たな都心部道路ネットワークは 53 頁参照

### 3-6 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト

- ・ 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間再編、交通再編や機能配置について、市民、民間事業者と連携して検討を進めます。

#### 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間再編・交通再編・機能配置の基本的な考え方

##### 【空間再編（土地利用）】

- 鉄道高架事業及び土地区画整理事業による駅周辺再整備を進め、駅前にオープンスペースと一体となった大街区や、新たな土地利用を想定した街区を創出します。

##### 【交通再編（都市基盤）】

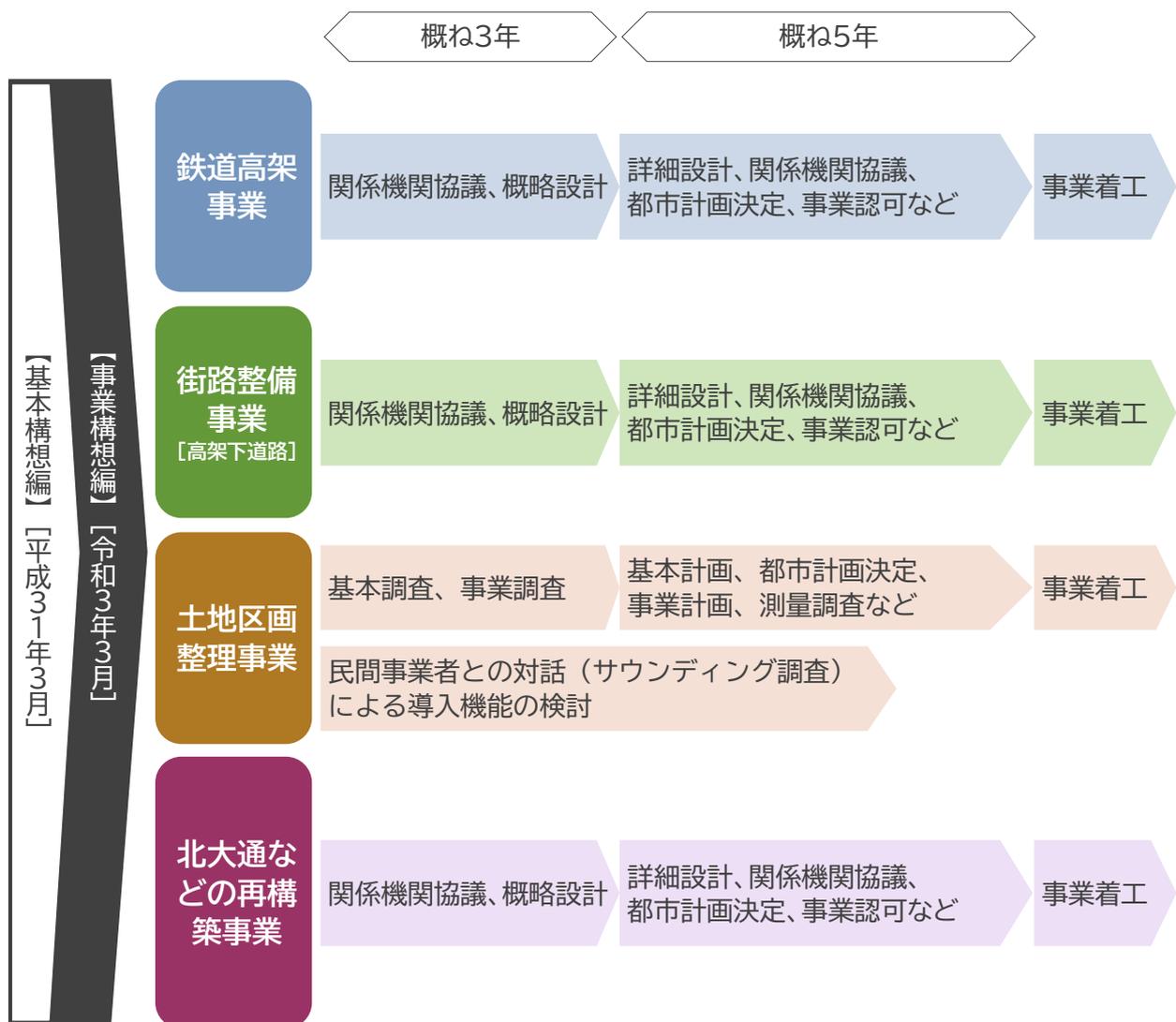
- 道路基盤は、高架下の新設道路の整備により、駅アクセス、鉄道南北の往来を図り、また、駅施設高架下に自由通路を整備し、歩行者、自転車の動線を創出します。
- 駅直近の新設道路は公共交通（バス）専用道路とし、人と公共交通が中心の駅前空間を創出します。

##### 【機能配置（交通結節機能、公共公益・生活便利・観光交流機能、防災機能など）】

- 導入機能は、公共側で交通結節機能（高架下バスターミナルや一般車・タクシー用交通広場）やひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能などについて検討します。
- その他の機能については、民間事業者との連携により、市民生活の利便性向上に資する機能やひがし北海道の玄関口にふさわしい機能の導入を検討します。
- また、災害発生時には、公共交通（バス）専用道路を一般車の避難路や緊急車両の通行路として利用できる運用を検討するほか、防災・減災に資するまちづくりについて検討します。

### 3-7 施策展開に向けた想定スケジュール

- ・ 鉄道高架事業は、北海道や鉄道事業者と連携・調整を図りながら、今後概ね3年を掛けて概略設計を行い、その後、概ね5年を掛けて詳細設計などを行い、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。
- ・ また、街路整備事業（都心部交通ネットワーク）は、鉄道高架事業と調整を図り、各道路管理者や交通管理者と協議を進め、事業着手を目指します。
- ・ 土地区画整理事業は、公共用地や鉄道用地の再編を基本とし、民間事業者との対話（サウンディング調査）による導入機能の検討を進め、公共の土地区画整理事業と民間事業者の開発により、釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備を目指します。



※現時点の釧路市の想定スケジュールであり、確定したものではありません。

図 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた想定スケジュール

## 第4章 都心部地区交通戦略の基本方針

### 4-1 基本理念

【都心部まちづくりの基本理念(都心部まちづくり計画[基本構想編])】

RINK釧路 次世代に向けた釧路都心部の Re・Innovation

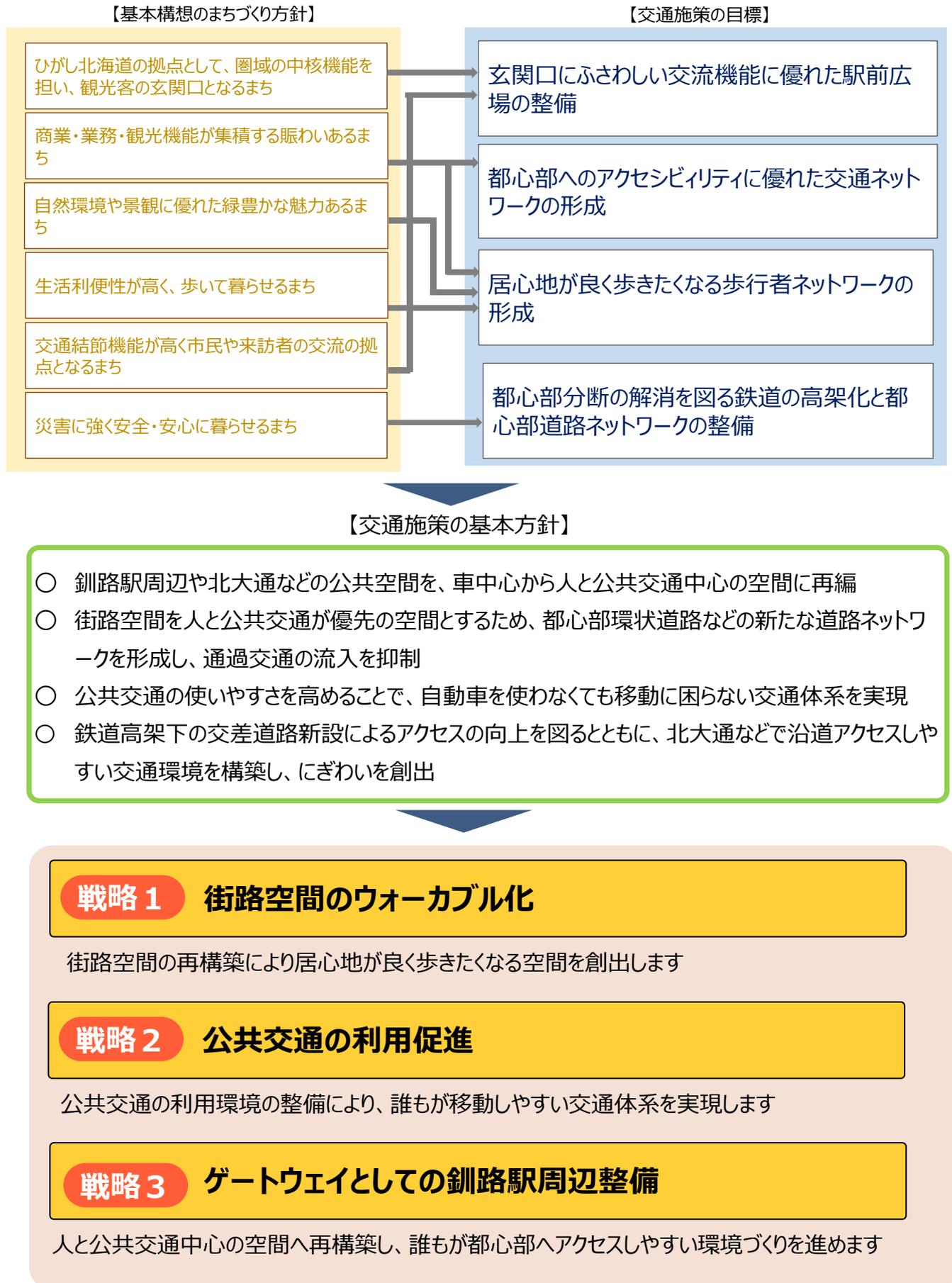
【都心部地区交通戦略の基本理念】

自動車と緩やかに共存し、人と公共交通を中心とした  
賑わいの空間への Re・Innovation

- ・ 釧路市では、釧路市立地適正化計画や釧路市地域公共交通網形成計画などに基づき、人と公共交通に軸足を置いた、持続可能で歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進しています。
- ・ 20年後（2040年）の釧路市は、人口12.5万人（2015年比▲5万人）、高齢化率43%（同比+13㊦）と予測<sup>※</sup>されています。
- ・ 釧路市立地適正化計画において、都心部は、広域中核拠点に位置づけられ、釧路都心部まちづくり計画では、都心部に広域的な都市機能の誘導・集積や都心居住の推進を図ることで、都心部に賑わいを創出し、人口減少下においても持続可能なまちづくりを推進することを目指しています。
- ・ 都心部地区交通戦略では、釧路都心部まちづくり計画と連携を図り、現況の高い自動車分担率を念頭に、自動車での都心部アクセスに配慮しながら、都心部を人と公共交通が中心となった賑わいの空間へ再構築することを目指します。

※出典・男女・年齢(5歳)階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（平成30（2018）年推計）国立社会保障・人口問題研究所

## 4-2 交通施策の目標と施策展開



### 4-3 都心部地区交通戦略の進め方

- 都心部地区交通戦略は、将来のまちづくりの方針です。戦略は、鉄道高架の前に進める短中期の方策と、鉄道高架に合わせて進める長期の方策とで段階的に進めます。
- 短期的には社会実験などにより新たな街路空間を体験し、利活用に関するルールづくりなどを進めることで、長期の方策である施設整備のあり方に反映させます。

【段階的な進め方】



#### 地区交通戦略の段階的な進め方のイメージ

歩行者の回遊性向上

駅前広場整備による新しい沼津の玄関が完成

ヒトと公共交通優先の空間創出

【段階的な取組イメージ（試案）】

沼津駅周辺総合整備事業の事業期間は長期に渡り、その効果は事業進捗に応じて短期・中期・長期と徐々に現れることから、これに応じて段階的に空間・交通再編に取り組みます。

**■短期**  
 〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉  
 ○あまねガードの南交差点の整形化  
 〈短期の取組〉  
 ○南口駅前広場のバス乗降場を事業者別から方面別に再編  
 ○南北駅前広場において、機能再配置の社会実験（タクシープールの効率化）  
 ○南口駅前広場東側において、一般車乗降の社会実験  
 ○南口駅前街路において、車線数減少・歩行者空間拡大の社会実験  
 ○（都）七通線において、空間利用の社会実験

**■中期**  
 〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉  
 ○仮設南北自由通路の整備  
 〈中期の取組〉  
 ○南北駅前広場の暫定整備（バスの乗降場の分散配置、タクシープールの効率化、歩行者空間拡大）  
 ○南口駅前街路の車線数減少、歩行者空間拡大（社会実験の結果に応じて）

**■長期**  
 〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉  
 ○鉄道の高架化・駅まち環状の整備・土地区画整理事業による新たな街区の整備  
 〈長期の取組〉  
 ○ヒト中心の駅前広場整備  
 ○南口駅前街路のトランジットモール化（ヒトと公共交通優先の空間の整備）  
 ○駅周辺回遊動線の整備（オープニングの形成）  
 ○（都）七通線における緑豊かな景観整備

出典：沼津市中心市街地まちづくり戦略(令和2年3月)

## 第5章 地区交通戦略

### 戦略1. 街路空間のウォーカブル化

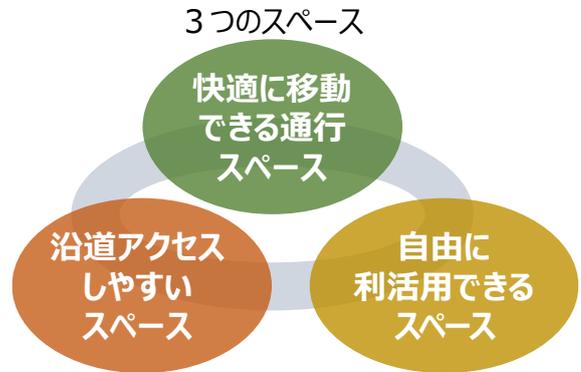
#### 【基本的な考え方】

- ・ 新たな賑わいの創出に向け、居心地が良く、歩きたくなるウォーカブルな街路空間の形成を目指します。
- ・ 街路空間の再構築により、歩行者が快適に移動できる通行スペース、沿道の商店街などが自由に活用できるスペース、一般車などが気軽に沿道にアクセスしやすいスペースを配置し、その利活用について、官民が連携して検討します。
- ・ 歩道上での歩行者と自動車の交錯を防ぎ、安全な通行スペースを確保するため、沿道の路外駐車場※の出入口設置を制限などのルールづくりを検討します。

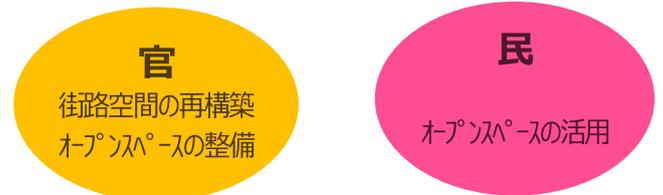
#### 【進め方】

- ・ 将来の街路空間の再構築に向け、社会実験によりまちづくりの機運を高め、街路空間の再構築の方針や利活用のルールづくりを検討します。

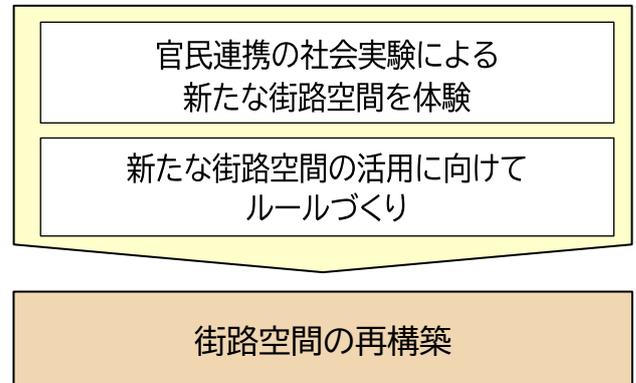
※本書で用いる「路外駐車場」とは、路上駐車場以外で道路に接して設けられる全ての駐車場を意味します。



#### 官民連携によるウォーカブル道路の構築



#### 実現化に向けた検討フロー



#### 戦略を実現する4つの方策

方策1. 街路空間の再構築

長期

方策2. 官民連携の社会実験による街路空間の利活用

短中期

方策3. 沿道アクセススペースの利活用と路外駐車場出入口のあり方の検討

短中期

方策4. ウォーカブル空間の利活用

短中期

## 「居心地良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

【都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年9月7日施行）】

### 「居心地良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

- ・市町村都市再生協議会\*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能に\*（まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断）
- ・市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場
- ・協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会 その他まちづくりの計画に密接な関係を有する者を明記
- ・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け
- 【予算】官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



### 計画に基づく「居心地良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

**滞在快適性等向上区域**

**官 × 民**

街路等の公共空間の改変 × オープンスペースの提供・利活用  
一体滞在快適性等向上事業

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）  
【予算】交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化(①)や建物低層部のガラス張り化等(②)  
【税制】固定資産税の軽減  
【予算】補助金による支援

・都市再生推進法人\*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施  
\*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）  
【金融】低利貸付による支援

・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）

・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

## 歩行者利便増進道路 制度概要

【道路法等の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）】

### 歩行者利便増進道路

#### <<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

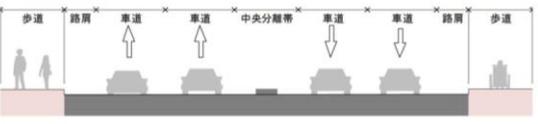
歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創出に資する道路を指定

#### 歩行者の利便増進のための構造基準の策定

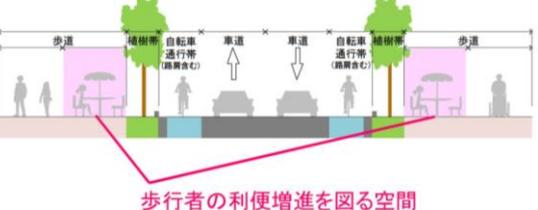
- ・歩道等の中に、「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることが可能に

【イメージ】

【再構築前】



【再構築後】



#### 利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・特例区域では、**占用がより柔軟に認められる**
- ・**占用者を幅広く公募**し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・公募により選定された場合には、**最長20年の占用**が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



- (1) 北大通の街路空間の再構築
- (2) 共栄新橋大通の街路空間の再構築
- (3) 駅前南浜町通の街路空間の再構築

- ・ 北大通、共栄新橋大通、駅前南浜町通は駅前広場と一体となって居心地が良く歩きたくなる空間を創出するため、都心部へのアクセスを高める沿道アクセススペースや歩道上に自由に利活用できるスペースのある街路空間に再構築し、ウォーカブル道路とすることを目指します。
- ・ 沿道アクセススペースや自由に利活用できるスペースは、社会実験での効果や課題への対応を図り、利活用に関するルールづくりを踏まえ、官民が連携してその実現化を目指します。

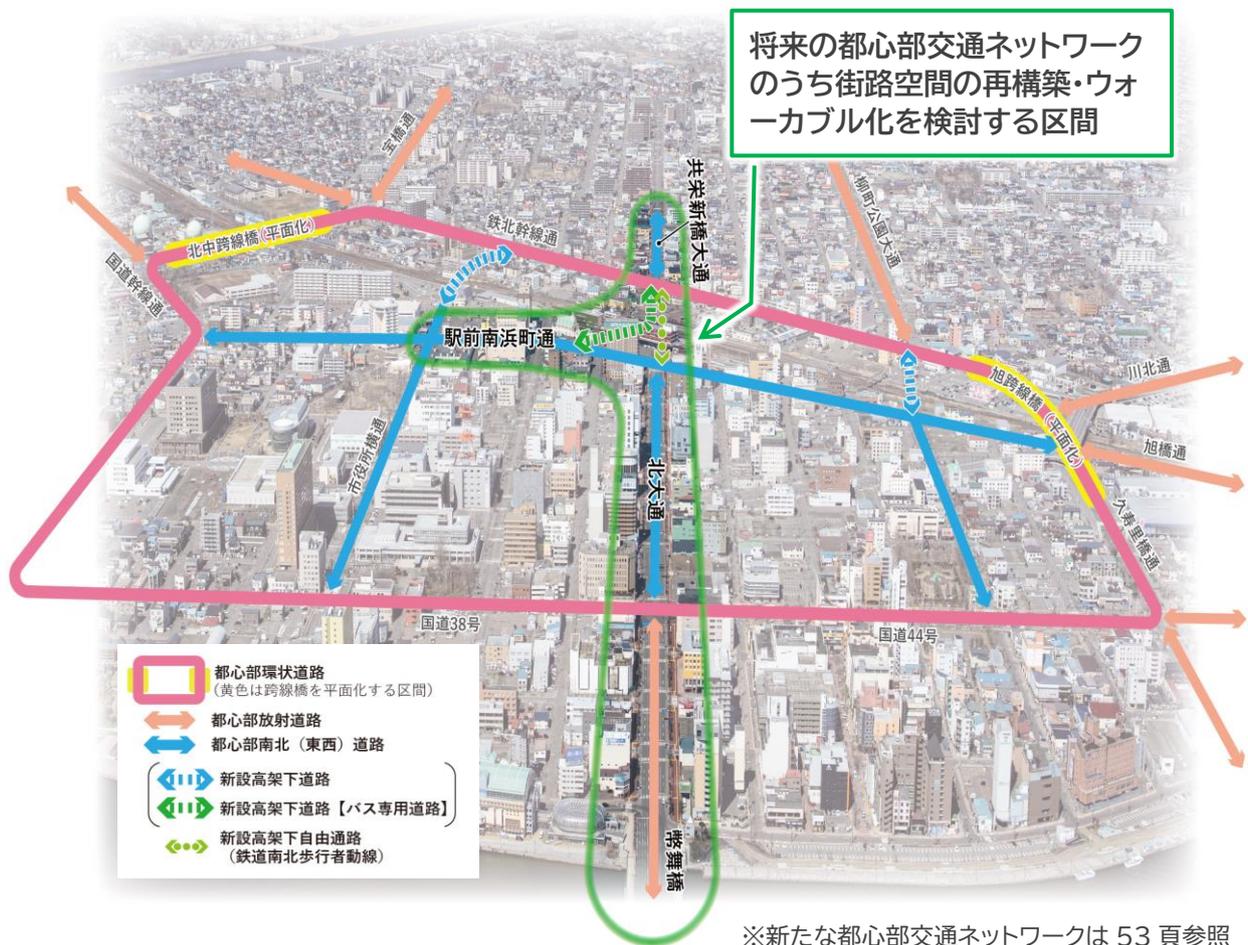


図.街路空間の再構築を検討する区間

(再構築の基本的な考え方)

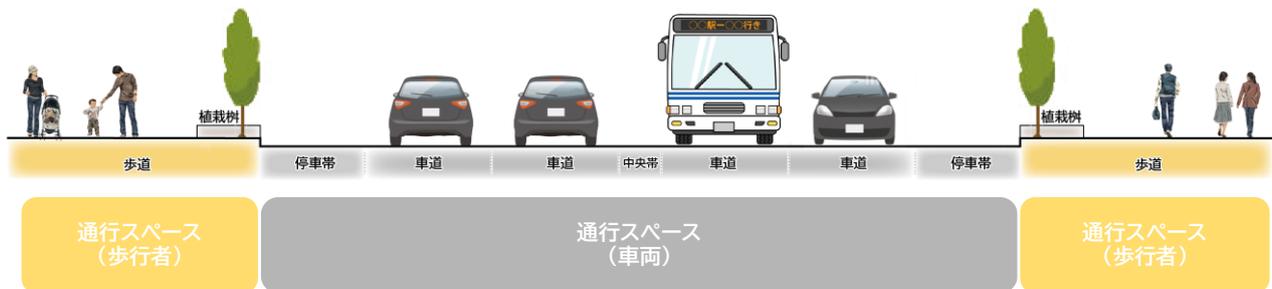
- ・ 街路空間の再構築は、車道部の沿道アクセススペース、歩道部の通行スペース及び自由に利活用できるスペースの3つのスペースがバランスよく配置された横断面構成を検討します。

表.ウォークブル道路の横断面構成の基本的な考え方

機能		考え方
車道部	車道	計画交通量に基づき車線を確保する
	自転車専用通行帯	歩道上での歩行者と自転車の交錯を防ぎ、自転車の円滑な動線を確保するため、車道部に自転車専用通行帯を確保する
	沿道アクセススペース (停車帯)	バス停留所、一般車短時間駐車スペース、荷捌きスペース、タクシーベイを確保する
歩道部	通行スペース (歩道)	歩行者の歩きやすさを損なわないよう、3.5m以上 <sup>*</sup> の通行スペースを確保する
	自由に利活用できるスペース (歩行者利便増進道路)	植樹帯との一体性による良好な景観の創出や多様な主体の活用しやすさを踏まえ、車道側に確保する (冬季はその一部を堆雪帯として活用する)

<sup>\*</sup>歩行者利便増進道路における利便増進誘導区域の指定について (国道令第 24 号、国道環第 79 号 令和 2 年 11 月 25 日) より

現況(4車線・幅員30m)



再構築(2車線・幅員30m)



図.ウォークブル道路の横断面構成の基本的な考え方 (北大通 (道道区間) を事例として)

# 1) 北大通の街路空間の再構築

【イメージ】(道道区間：車道を4車線⇒2車線)

【沿道アクセススペースと歩行者利便増進区間を設置】



【歩行者利便増進空間を設置】



至幣舞橋

(国道区間：横断構成に変更なし/車道4車線)



ウォーカブルな歩行空間



出典：松山市ホームページ  
パークレットによる憩いの空間



出典：関西道路研究会道路環境問題研究会  
第6回技術講演 神戸市

沿道アクセススペースによる停車帯の確保



出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き  
(案) (国総研,2018.2)

## 【取組内容】

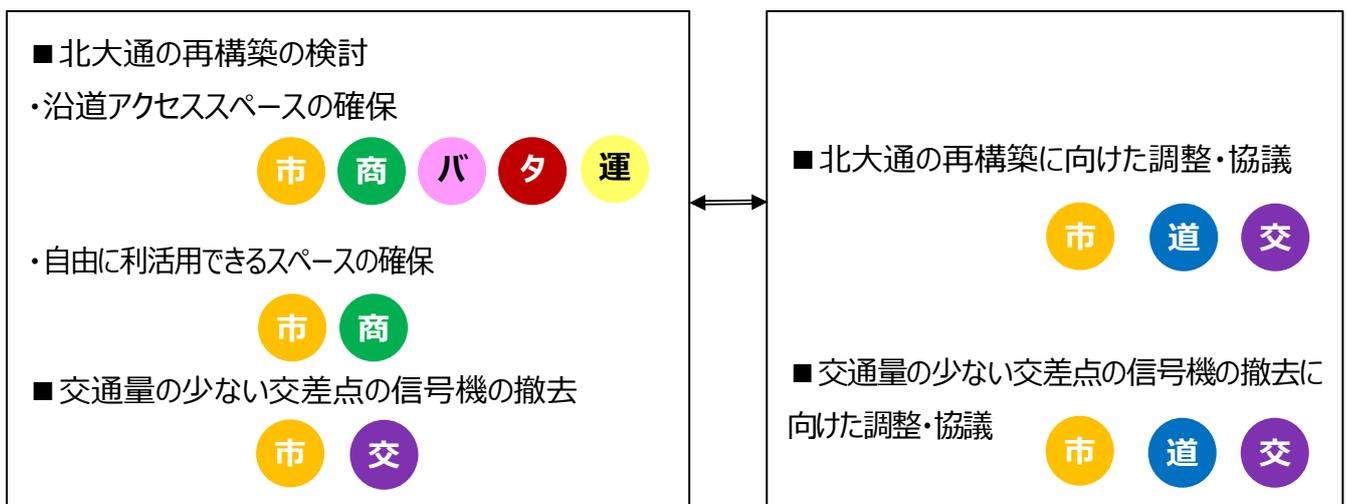
- ・ 道道区間は、現況 4 車線を 2 車線に縮小し、車道部に沿道アクセススペースと歩道部に自由に利活用できるスペース（歩行者利便増進道路）の設置を検討します。
- ・ 街区単位で現況の沿道の利用状況が異なることから、沿道アクセスを重視する区間、自由に利活用できるスペース（歩行者利便増進道路）の設置を重視する区間など、区間を分けて街路空間の再構築を検討します。
- ・ 沿道アクセススペースは、バス停留所を優先的に確保し、一般車短時間駐車スペース、荷捌きスペース、タクシーベイの設置を検討します。
- ・ 官民が連携して、自由に利活用できるスペースの利活用方法などについて検討し、ウォークアブルな空間を創出します。
- ・ 国道区間は、ウォークアブルな空間を確保するために、歩道の老朽化対策を検討します。
- ・ 公共交通や歩行者の通行の円滑化を図るため、交通量の少ない交差点の信号機の撤去などを検討します。
- ・ 沿道アクセススペースを利用する車両は、自転車との交錯が懸念されることから、自転車に対する注意喚起やマナーの啓発などを検討します。



現況の状況

## 【役割分担】

<b>市</b> 釧路市	<b>商</b> 商店街	<b>バ</b> バス事業者	<b>タ</b> タクシー事業者
<b>運</b> 運輸事業者	<b>道</b> 道路管理者	<b>交</b> 交通管理者	



## (2) 共栄新橋大通の街路空間の再構築

(現況)



【イメージ】

【歩行者利便増進空間を設置】



【沿道アクセススペースを設置】



歩道の滞留空間

パークレットによる滞在空間と停車帯の組み合わせ

歩道のバリアフリー化



出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集（国土交通省）

出典：国総研ホームページ

## 【取組内容】

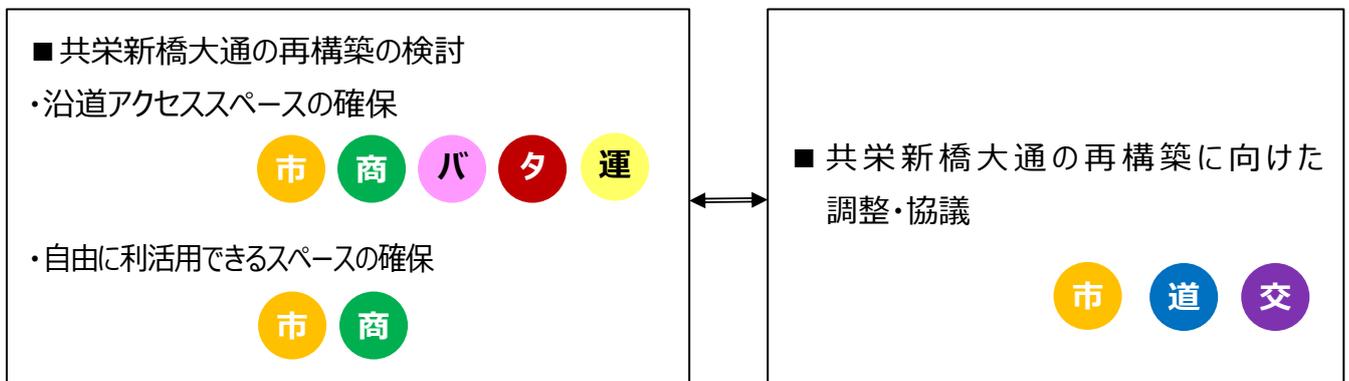
- ・ 車道部に沿道アクセススペースと歩道部に自由に利活用できるスペース（歩行者利便増進道路）の設置を検討します。
- ・ 沿道アクセススペースは、バス停留所を優先的に確保し、一般車短時間駐車スペース、荷捌きスペース、タクシーベイの設置を検討します。
- ・ 歩道のバリアフリー化を検討するとともに、官民が連携して、自由に利活用できるスペースの利活用方法などについて検討し、ウォークブルな空間を創出します。
- ・ 沿道アクセススペースを利用する車両は、自転車との交錯が懸念されることから、自転車に対する注意喚起やマナーの啓発などを検討します。



現況の状況

## 【役割分担】

<b>市</b> 釧路市	<b>商</b> 商店街	<b>バ</b> バス事業者	<b>タ</b> タクシー事業者
<b>運</b> 運輸事業者	<b>道</b> 道路管理者	<b>交</b> 交通管理者	



### (3) 駅前南浜町通の街路空間の再構築

(現況)

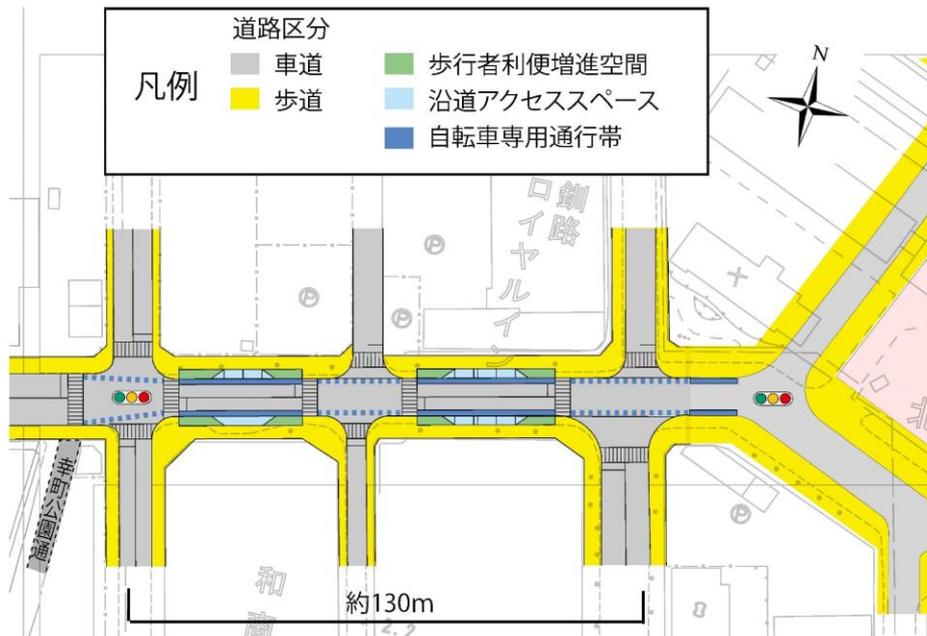


【イメージ】

【歩行者利便増進空間を設置】



【沿道アクセススペースを設置】



ウォーカブルな歩行空間



出典：松山市ホームページ

パーレットによる滞在空間と停車帯の組み合わせ



出典：国総研ホームページ

歩道のバリアフリー化



## 【取組内容】

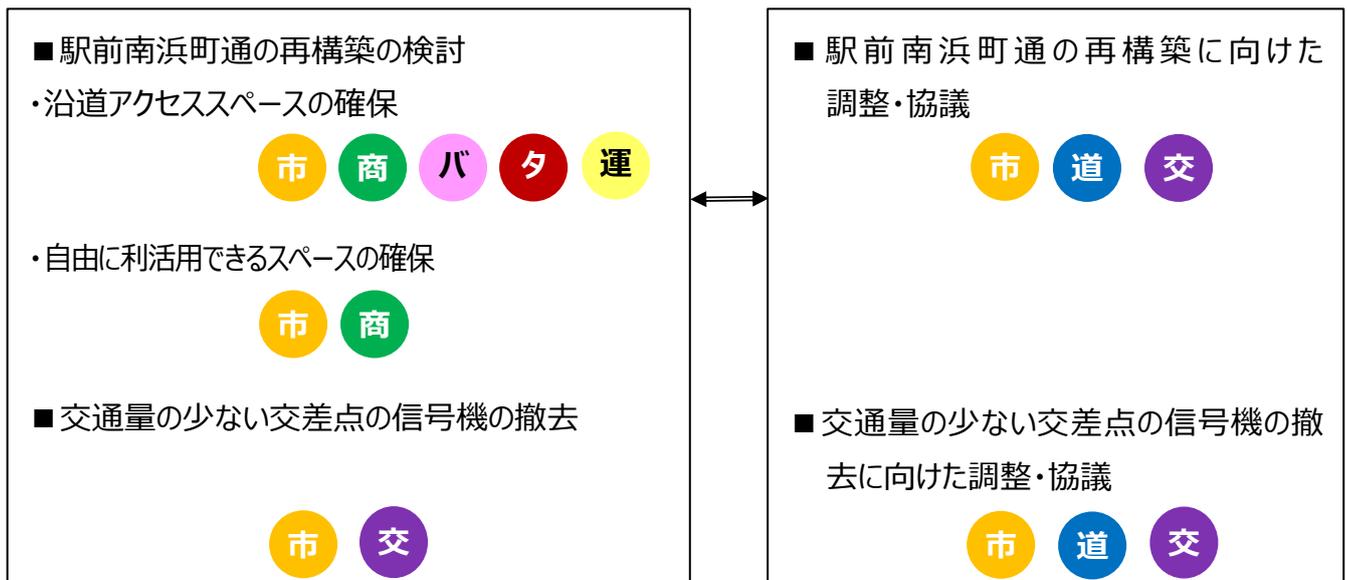
- ・ 車道部の沿道アクセススペースと歩道部に自由に活用できるスペース（歩行者利便増進道路）の設置を検討します。
- ・ 沿道アクセススペースは、バス停留所を優先的に確保し、一般車短時間駐車スペース、荷捌きスペース、タクシーベイの設置を検討します。
- ・ 歩道のバリアフリー化を検討するとともに、官民が連携して、自由に活用できるスペースの活用方法などについて検討し、ウォークブルな空間を創出します。
- ・ 沿道アクセススペースを利用する車両は、自転車との交錯が懸念されることから、自転車に対する注意喚起やマナーの啓発などを検討します。
- ・ 公共交通や歩行者の通行の円滑化を図るため、交通量の少ない交差点の信号機の撤去などを検討します。



現況の状況

## 【役割分担】

<b>市</b> 釧路市	<b>商</b> 商店街	<b>バ</b> バス事業者	<b>タ</b> タクシー事業者
<b>運</b> 運輸事業者	<b>道</b> 道路管理者	<b>交</b> 交通管理者	



- (1) 街路空間の利活用の社会実験
- (2) 簡易停車帯やタクシーベイ設置の社会実験
- (3) 簡易的なバス待ち環境整備の社会実験

- ・ 居心地が良く歩きたくなる街路空間の形成に向けては、商店街、住民などの多くの関係者との合意形成が必要となります。このため、新たな街路空間の使い方や価値を実践、体感することで、取り組みの効果や課題を確認し、まちづくりの機運を醸成する社会実験を実施します。
- ・ 社会実験は、現道の一部をパークレットや屋台小屋などに活用できるスペース、簡易的な停車帯などを設置する沿道アクセススペース、沿道のバス待ち環境を暫定的に整備する検討を行い、まちづくりに対する有効性などの検証を行います。

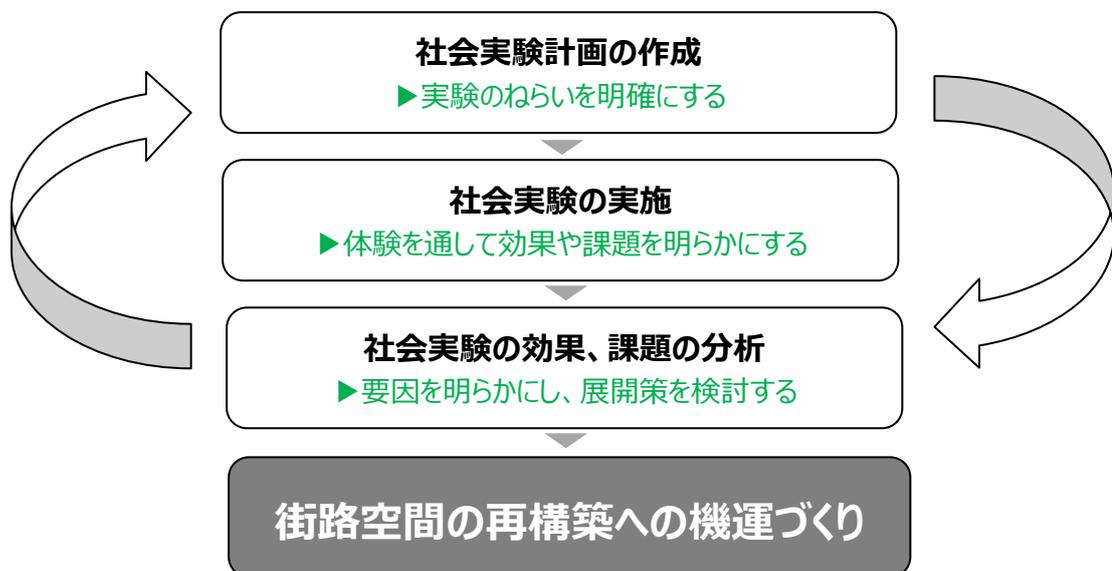


図. 社会実験の進め方

## (1) 街路空間の利活用の社会実験

### 【イメージ】

▼歩道にパークレットを設置  
(神戸市三宮中央通り)



▼歩道にオープンカフェを設置  
(神戸市三宮中央通り)



▼歩道に屋台小屋を設置



出典：都心の道路における新たな取組み～KOBÉ パークレット～神戸市ホームページ

### 【取組内容】

- ・ 現道の一部を活用し、パークレットの設置、オープンカフェや屋台小屋などの新たなにぎわい空間を創出する社会実験を実施します。
- ・ 社会実験では、歩行者数や滞在時間などの効果、交通への影響などの課題を確認します。

### 【役割分担】



釧路市



商店街



道路管理者



交通管理者

■ 社会実験計画の検討



■ 社会実験の実施



■ 社会実験の効果や課題把握のための調査



■ 社会実験期間中の清掃などの維持活動



■ 社会実験の実施に向けた調整・協議



## 街路空間の再構築 社会実験事例（仙台市 定禅寺通）



### 【2】定禅寺ストリートアライアンス

令和元年10月18日（金曜）：12時から19時30分（交通規制9時から22時30分）

令和元年10月19日（土曜）：13時30分から20時（交通規制13時から22時30分）※

令和元年10月20日（日曜）：11時から19時30分（交通規制8時から22時30分）

※10月19日は、雨天のためイベント、交通規制とも開始時間を繰り下げました。

歩道に加え車道の一部も利用したパークレットを仙台で初めて設置しました。キッチンカーからのテイクアウトや、読書、お絵かきなど、色々な過ごし方をされていました。



### 【3】車線規制

定禅寺通南側の一部区間（本材木町通～仙台橋本ビルディング付近）と北側の一部区間（東京エレクトロンホール宮城付近～国分町通）で一車線規制を行いました。規制中は、自転車利用者には歩道での自転車押し歩きまたは車道走行をお願いしました。



出典：仙台市 定禅寺通活性化検討会 資料

## (2) 簡易停車帯やタクシーベイ設置の社会実験

### 【イメージ】

▼貨物車に限り路上駐車を緩和  
(仙台市 仙台駅周辺国道4号)



出典:国土交通省ホームページ

▼車道に短時間駐車スペースを設置  
(佐賀県嬉野市)



出典:嬉野市ホームページ

▼タクシーベイを設置  
(札幌市)

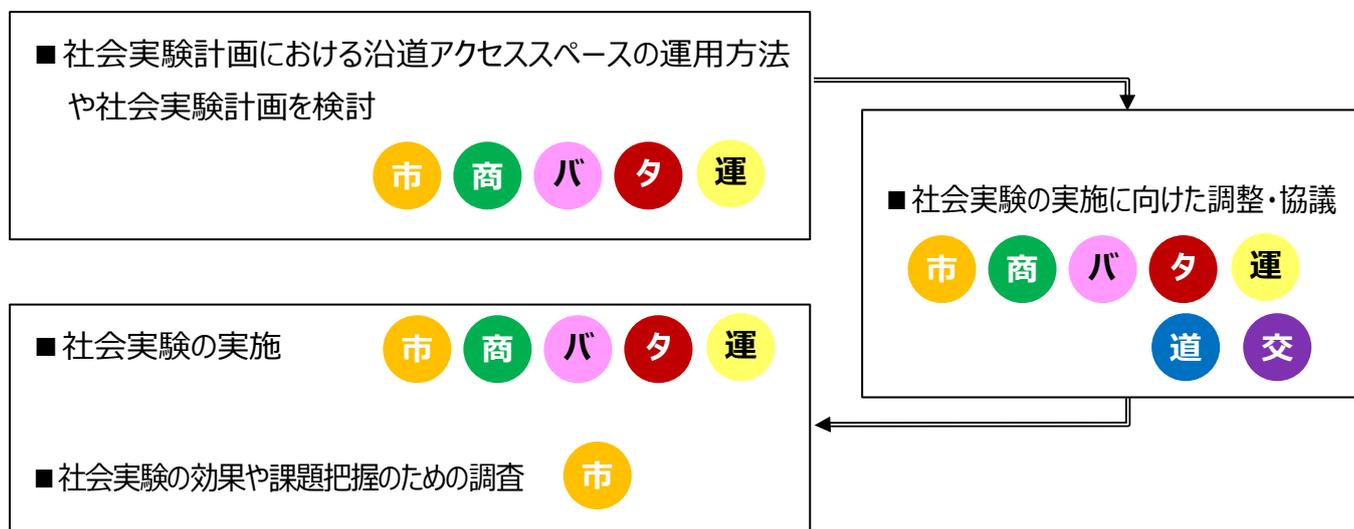


### 【取組内容】

- ・ 現道の一部を活用し、店舗前で一般車両の短時間の駐停車や荷捌きができる沿道アクセススペース、タクシーベイを設置する社会実験を実施します。
- ・ 社会実験では、利用状況や交通への影響などの課題を検証します。

### 【役割分担】

<b>市</b> 釧路市	<b>商</b> 商店街	<b>バ</b> バス事業者	<b>タ</b> タクシー事業者
<b>運</b> 運輸事業者	<b>道</b> 道路管理者	<b>交</b> 交通管理者	



### (3) 簡易的なバス待ち環境整備の社会実験

#### 【イメージ】

##### ▼バス停付近の建物の活用



##### 公共施設ロビーをバス待ち空間として活用（千葉県佐倉市）▼



出典：バス待ち環境の改善に向けて  
国土交通省関東運輸局交通政策部

##### ▼バス案内のデジタルサイネージ（イオンモール釧路昭和）



##### ▼バス案内タブレット(神奈川県横浜市)



#### 【取組内容】

- ・ バス待ち環境を高めるため、建物内でのバス待合スペースなどの環境整備の社会実験を実施します。
- ・ 社会実験では、利用状況や交通への影響などの課題を検証します。

#### 【役割分担】

- 市** 釧路市
- 商** 商店街
- バ** バス事業者
- 道** 道路管理者
- 交** 交通管理者

■ 建物内でのバス待合スペース整備などの社会実験計画を  
検討

**市** **商** **バ**

■ 社会実験の実施

**市** **商** **バ**

■ 社会実験の効果や課題把握のための調査

**市**

■ 社会実験の実施に向けた調整・協議

**市** **商** **バ** **道** **交**

(1) 沿道アクセススペースの利活用に関するルールづくり

(2) 路外駐車場出入口のあり方の検討

- ・ 都心部に賑わいを創出するため、気軽に都心部へアクセスすることができる環境整備が必要です。
- ・ 現在、北大通などの停車帯は、道路交通法の規定により、駐停車が禁止されていますが、都心部へのアクセスを向上させるため、利用者の視点に立った安全かつ現在よりも自由度の高い沿道アクセススペースの利活用について検討します。
- ・ 沿道アクセススペースの利活用のルールについては、既存の民間の時間極め駐車場などとの共存を念頭に、都心部の賑わい創出に資する停車時間などの運用を検討します。
- ・ 路外駐車場については、現在、北大通に店舗専用の路外駐車場がいくつか整備されていますが、路外駐車場に出入りする自動車と歩行者が歩道上で交錯する場面が散見されます。
- ・ そのため、北大通などの街路空間の再構築を検討する道路（ウォークブル道路）については、安全安心なウォークブル空間を創出するため、道路に面する建物を対象に、路外駐車場の集約や路外駐車場の出入口を新たに設置することを制限することなどについて検討します。
- ・ また、路外駐車場の出入口を裏道などに設置することを検討するとともに、路外駐車場への円滑なアクセスを確保するため、必要に応じて一方通行などの交通規制の解除を検討します。



沿道アクセススペースの利活用イメージ



出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン基本編（平成30年7月 国土交通省都市局）

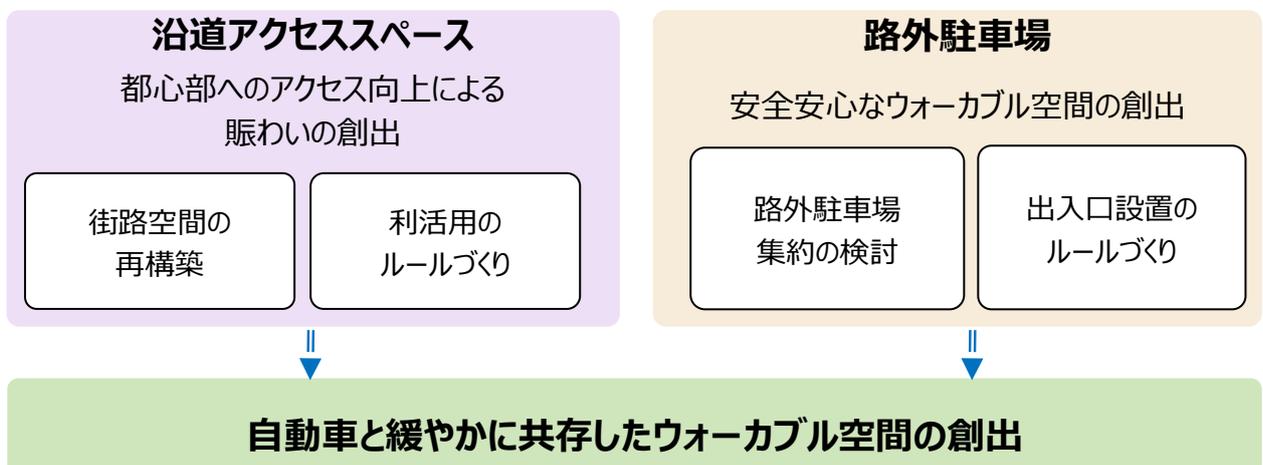


図.ウォークブル道路の駐車対策の施策体系

## (1) 沿道アクセススペースの利活用に関するルールづくり

### 【取組内容】

- 沿道アクセススペースは、バス停留所を優先的に配置し、一般車の停車スペース、荷捌きスペース、タクシーベイを確保します。
- 沿道アクセススペースを店舗専用ではなく商店街全体として活用するためのルールづくりを検討します。

(検討すべきルールの内容)

- ▶利用できるスペース
- ▶利用できる時間帯
- ▶1回あたりの停車時間 など

### (事例)

#### 路上荷捌き駐車スペースの利用時間の事例

仙台市では仙台駅周辺地区において、仙台商工会議所とともに「仙台都心部における荷捌き駐車施策推進会議」を設置し宮城県警察本部などの関係機関と連携し荷捌き駐車施策を進めている。荷捌きの需要があり、道路交通に支障のない場所に「路上荷捌き駐車スペース」の設置を検討している。多くの貨物車が利用できるように概ね 30 分以内での利用をお願いしている。

#### ▼京都市四条通の沿道アクセススペース



### 【役割分担】

<b>市</b> 釧路市	<b>商</b> 商店街	<b>バ</b> バス事業者	<b>タ</b> タクシー事業者
<b>運</b> 運輸事業者	<b>道</b> 道路管理者	<b>交</b> 交通管理者	

■ 沿道アクセススペースの利活用に関するルールづくりの検討

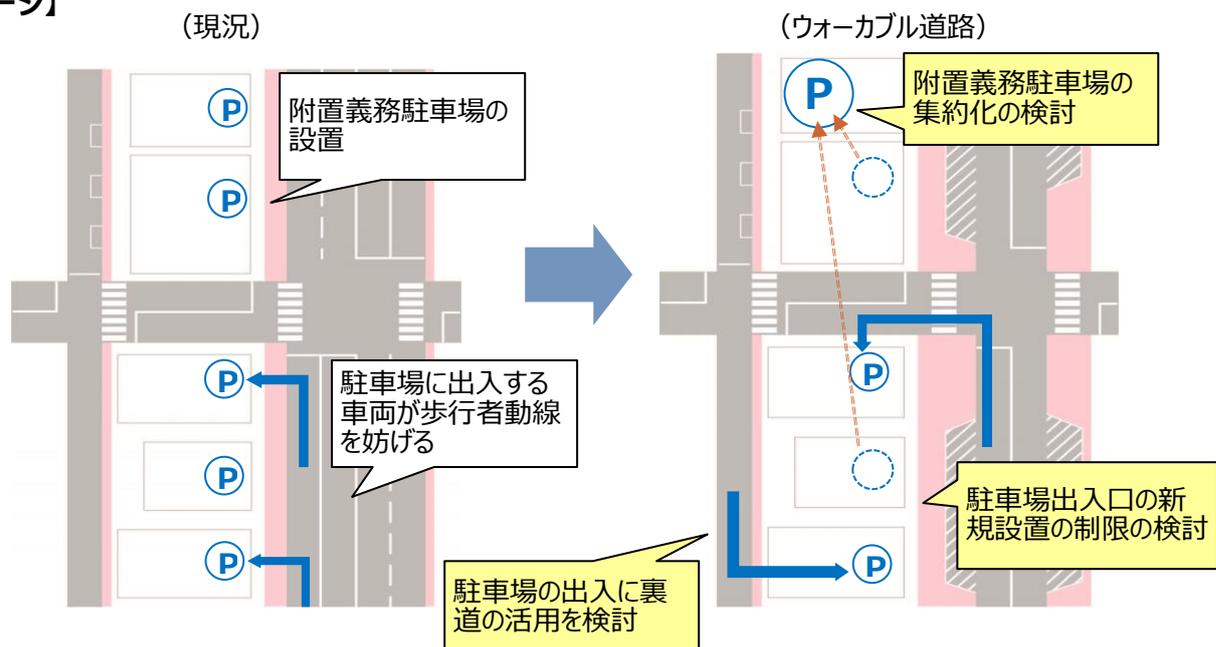


■ 沿道アクセススペースの設置に向けた調整・協議



## (2) 路外駐車場出入口のあり方の検討

### 【イメージ】



### 【取組内容】

- ・ 駐車場附置義務条例<sup>※</sup>の見直しによる路外駐車場の集約化を検討します。
- ・ ウォークブル道路に路外駐車場の出入口を新たに設置することを制限するなどのあり方を検討します。

### 【役割分担】

市 釧路市      商 商店街

- ウォークブル道路周辺地域の駐車場附置義務条例<sup>※</sup>の見直しを検討
- ウォークブル道路の新設の駐車場出入口設置の制限を検討

市

市

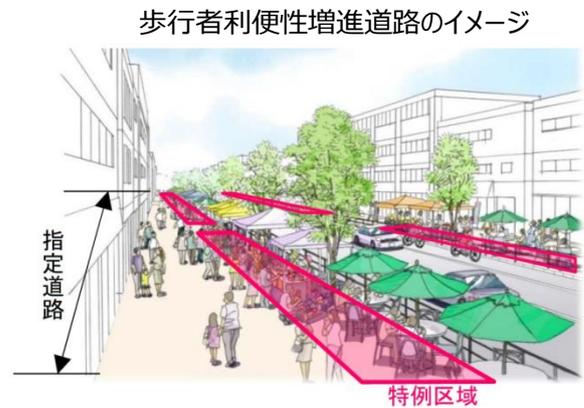
商

※釧路市建築物における駐車施設の附置等に関する条例

(1) 歩行者利便増進道路の利活用に関するルールづくり

(2) 除雪体制の充実

- ・ 歩道上の自由に利活用できるスペースは、国土交通省の「歩行者利便増進道路」の制度を活用し、オープンカフェやベンチなどの占用物件の設置など、商店街などの創意工夫を活用した空間づくりを検討します。
- ・ 冬季の除雪体制の充実により、歩行空間と歩行者利便増進空間の確保を図ります。



出典：国土交通省ホームページ

(1) 歩行者利便増進道路の利活用に関するルールづくり

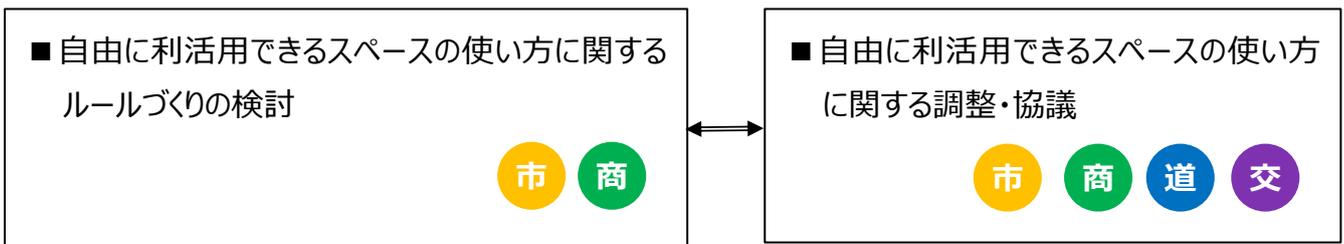
【取組内容】

- ・ 自由に利活用できるスペースは、オープンカフェやキッチンカー、屋台などの飲食、マルシェやフリーマーケットなど、多様な担い手によって様々な活動に活用されることが期待されることから、スペースの活用に関するルールづくりを検討し、商店街全体や市民のオープンスペースとなる意識を醸成します。
- ・ 国土交通省の歩行者利便増進道路の制度の活用を検討します。

(検討すべきルールの内容)

- ▶ 利活用できる行為
- ▶ 利活用可能な範囲（エリア）など

【役割分担】



## (2) 除雪体制の充実

### 【取組内容】

- ・ 駅前広場やウォークアブル道路の冬季の歩きやすさやにぎわいの創出に向け、道路管理者と商店街が連携した除雪体制づくりを検討するとともに、融雪など安全な歩行空間を確保する方策について検討します。

アイスバーン化した歩道の状況



空き店舗前の歩道の状況



### 【役割分担】

市 釧路市

商 商店街

道 道路管理者

■ 商店街と道路管理者が連携した除雪体制づくりの検討



■ 融雪などの方策の検討



## 戦略2. 公共交通の利用促進

### 【基本的な考え方】

- バス路線網の再編などのバス利用環境の向上やバス待合環境などの整備により、公共交通における都心部の拠点性を高め、人と公共交通を中心とした賑わい空間を創出します。
- 鉄道高架に合わせて、効率的なバス路線の再編を検討するとともに、街路空間の再構築に合わせて、都心部の滞在ミニ拠点としてのハイグレードなバス待合環境の整備を検討します。
- 都心部を訪れる人々の回遊性を高めるため、バス発着場所の増加の社会実験を行うとともに、新たな公共交通の導入可能性を検討します。
- バス事業者と商店街が連携して、バス利用者がメリットを受けられるサービスを検討します。
- 国土交通省が推進している日本版 MaaS の実現に向け、キャッシュレス決済の導入などの日本版 MaaS の実現化に向けた基盤づくりを検討します。

《都心部における公共交通の取組方針》

「釧路市地域公共交通網形成計画」  
(平成 29 年度)  
「釧路市地域公共交通再編実施計画」  
(令和元年度)

多様な主体との連携による  
公共交通の取組方針

回遊性を高める

利用環境を高める

運行効率を高める

### 【進め方】

- 「釧路市地域公共交通網形成計画」(平成 29 年度策定)、「釧路市地域公共交通再編実施計画」(令和元年度策定)と整合を図り、釧路市、商店街、バス事業者などが連携して、公共交通の利便性を向上させ、公共交通における都心部の拠点性を高めることを目指します。

#### 戦略を実現する6つの方策

方策 1. 鉄道高架によるバス路線網の再編

長期

方策 2. ハイグレードなバス待合環境の整備

長期

方策 3. バス発着場所の増加の社会実験

短中期

方策 4. バス事業者と商店街の連携の社会実験

短中期

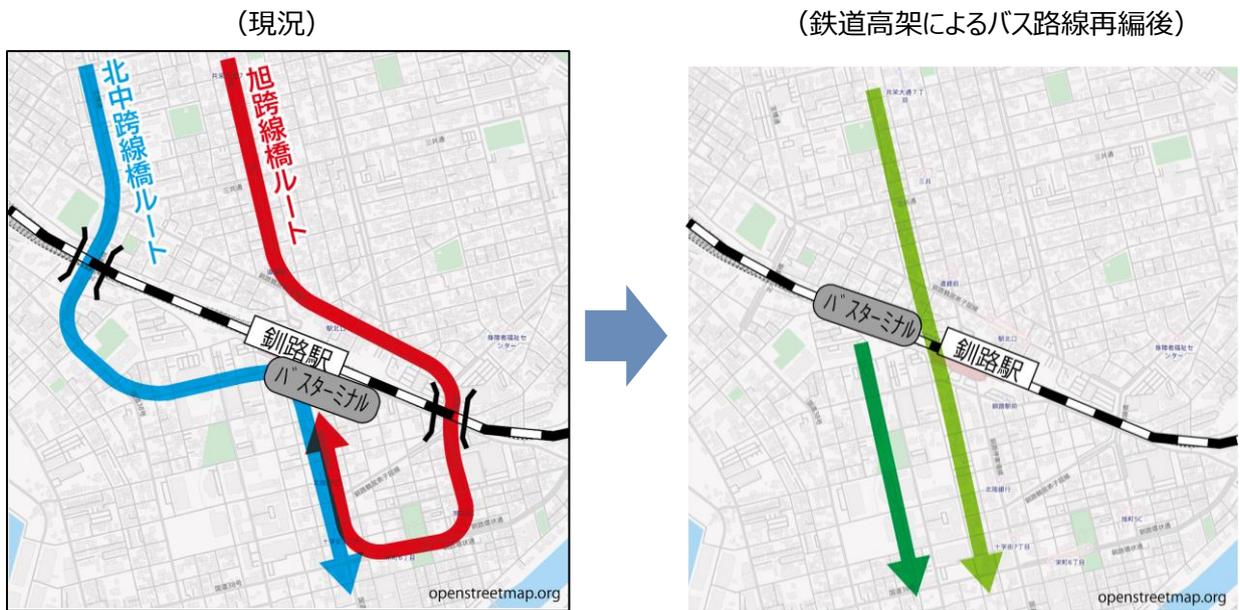
方策 5. 日本版 MaaS の推進に向けた基盤づくりの検討

短中期

方策 6. 新たな地域公共交通の導入可能性の検討

短中期

【イメージ】



【取組内容】

- ・ 現況において、鉄道の南北を結ぶ路線バスは、旭跨線橋や北中跨線橋を運行していますが、鉄道高架に伴うバス専用道路の整備により、最短経路で鉄道の南北が結ばれる経路が整備されることから、バス路線網の再編を検討します。

【役割分担】

市 釧路市      バ バス事業者

- 釧路市再編実施計画の見直しなどにより、バス路線網の再編を検討

市      バ

【イメージ】



【取組内容】

- ・ バスの利用促進を図るとともに、都心部の滞在ミニ拠点としてのハイグレードなバス待合環境の整備を検討します。
- ・ バス待合環境に加え、歩行者の回遊性を高めるため、歩行者案内標識などの機能の導入を検討します。

【役割分担】

市 釧路市     
 商 商店街     
 バ バス事業者     
 道 道路管理者

- バス待合環境に導入する機能や設備を検討 市 商 バ
- バス待合環境の整備や管理方法の検討 市 商 バ 道

【イメージ】

空港連絡バス（たんちょう釧路空港行き）のルート

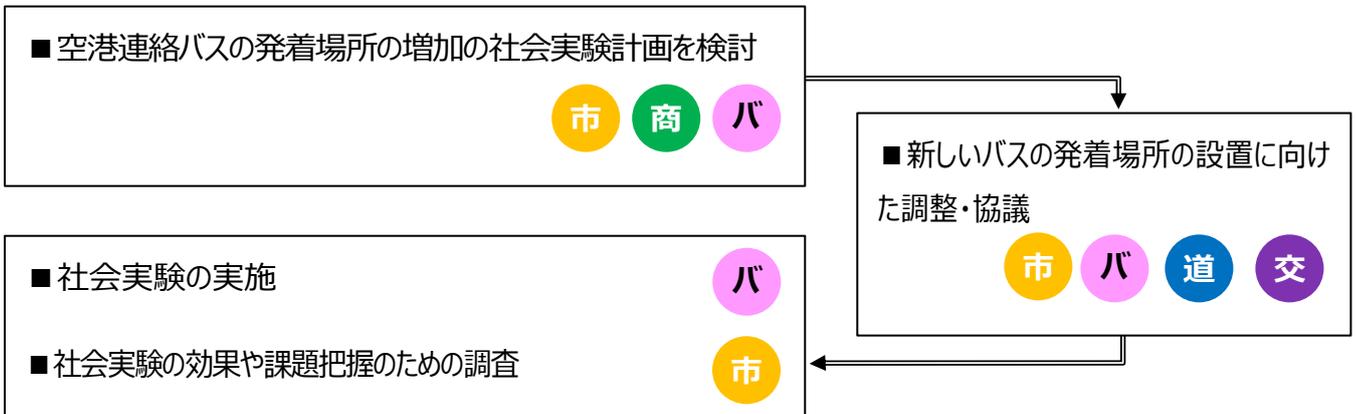


【取組内容】

- ・ 空港連絡バスは多くの観光客などが利用しており、釧路駅前やフィッシャマンズワーフMOOなどに発着場所があることで、都心部のアクセス機能を担っています。
- ・ さらにその機能を高めるため、例えば多くの観光客が訪れる和商市場前に発着場所を設置することで、観光客の利便性を向上させる社会実験を実施します。

【役割分担】

- 市 釧路市
- 商 商店街
- バ バス事業者
- 道 道路管理者
- 交 交通管理者



【イメージ】

- バス利用者がお得に商店街を利用できるようなサービスの提供を検討します。

(他市の事例)

福岡県古賀市では、キャンペーン期間中にバスに乗ると「乗っ得チケット」がもらえ、1人1枚で温泉の無料入館料や500円分商品券（先着100人）ほか、バス停最寄りの協賛店で飲食割引サービスなどが受けられる。

- ▼バス利用者へ買物チケットを配布（福岡県 古賀市 西鉄バス）



出典:古賀市ホームページ

【取組内容】

- 商店街とバス事業者が連携して、バスを利用することで商店街で利用することができるクーポンなどを配布する社会実験を実施します。

【役割分担】

市 釧路市      商 商店街      バ バス事業者

■ バス利用者へのクーポン配布の社会実験計画を検討

市 商 バ

■ 社会実験の実施

商 バ

■ 社会実験の効果や課題把握のための調査

市

【イメージ】

- ・ MaaSは様々な移動サービスをスマホアプリなどを用いて、出発地から目的地までの最適な移動手段の検索や予約、決済などを一括で行うサービスです。
- ・ 国土交通省では日本版 MaaS の普及に向け、AI オンデマンド交通の導入、キャッシュレス決済の導入、運行情報などのデータ化の基盤整備への支援を進めています。



出典：国土交通省ホームページ



出典：北陸信越運輸局 地域公共交通に関する補助制度資料

【取組内容】

- ・ 将来的な日本版 MaaS の推進に向け、IC カード、QR コードによる運賃のキャッシュレス決済の導入を検討します。

【役割分担】

市 釧路市      バ バス事業者

■ バス運賃のキャッシュレス決済の導入を検討

市      バ

【イメージ】

グリーンスローモビリティ	自動運転 EV バス
<p>電動で時速 20 km/h 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動公共交通</p>	<p>基本的にはシステムが運転操作を行う電動公共交通</p>
<p>▶低速バスタイプ 宮崎市社会実験</p>  <p>▶ゴルフカートタイプ 松戸市社会実験</p>  <p>出典：国道交通省ホームページ</p>	<p>▶eCOM-10 沼津市社会実験</p>  <p>出典：沼津市ホームページ</p> <p>▶NAVYA ARMA (播磨科学公園都市社会実験)</p>  <p>出典：兵庫県ホームページ</p>

【取組内容】

- ・ 都心部は、一般的な徒歩圏よりもやや広いエリアとなっています。だれもが移動しやすい交通環境を目指し、環境にやさしく歩行者目線に近い速度で運行するグリーンスローモビリティ、無人 EV バスなどの導入可能性を検討します。

【役割分担】

**市** 釧路市

- 先進事例を収集し、導入に向けた効果や課題を整理

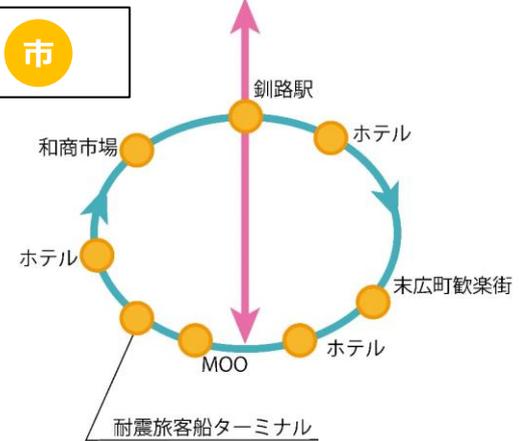


図.新たな地域公共交通のルートイメージ

## 戦略3. ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備

### 【基本的な考え方】

- ・ 釧路駅周辺の既存の公共空間や鉄道高架などにより生まれる新たな土地を、車中心から人と公共交通中心の空間に再編します。
- ・ 都心部への通過交通の流入を抑制し、歩行者の安全性や往來の確保、釧路駅周辺及び北大通、共栄新橋大通などの新たな賑わいを創出する駅前広場や交通結節機能の整備を目指します。
- ・ 鉄道南北の歩行者や自転車の動線を確保し、都心部に新たな人の流れを創出します。
- ・ 新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備により、市民や来訪者が憩い楽しめる空間を創出します。
- ・ 鉄道高架下バスターミナル及びバス専用道路の整備により、バス利用環境の向上を図るとともに、一般車駐車場などの整備により、自動車と緩やかに共存する環境を整えることで、誰もが都心部へアクセスしやすい交通結節機能の導入を進めます。



### 【進め方】

- ・ 鉄道高架に合わせて、新たな都心部道路ネットワークを整備するとともに、既存の公共空間や鉄道高架などにより生まれる新たな土地を活用して、新たな拠点機能と一体となったオープンスペースや交通結節機能の整備を進めます。

#### 戦略を実現する4つの方策

方策1. 新たな都心部道路ネットワークの整備

長期

方策2. 賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備

長期

方策3. 鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備

長期

方策4. タクシープール、一般車駐車場などの整備

長期

【取組内容】

- ・ 『都心部環状道路』及び『都心部放射道路』は、国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化などにより、広域交通や通過交通の円滑化を図り、都心部への通過交通の流入を抑制します。
- ・ 『都心部南北（東西）道路』は、新たに高架下道路を2路線整備することにより、鉄道南北の市街地の一体化を図るとともに、都心部環状道路などから都心部及び釧路駅へのアクセスを向上します。また、北大通などは、街路空間を再構築し、ウォークブル化を図ることで、都心部の賑わいの創出に寄与します。
- ・ 釧路駅周辺の南北を連絡する公共交通（バス）専用道路を整備することにより、賑わいの核となる人と公共交通中心の空間を創出するとともに、交通結節機能の導入を進めます。
- ・ 鉄道南北の市街地の一体性を高めるため、北大通と共栄新橋大通を結ぶ自由通路を整備し、新たな歩行者と自転車の動線を創出します。



図. 新たな都心部道路ネットワークの形成

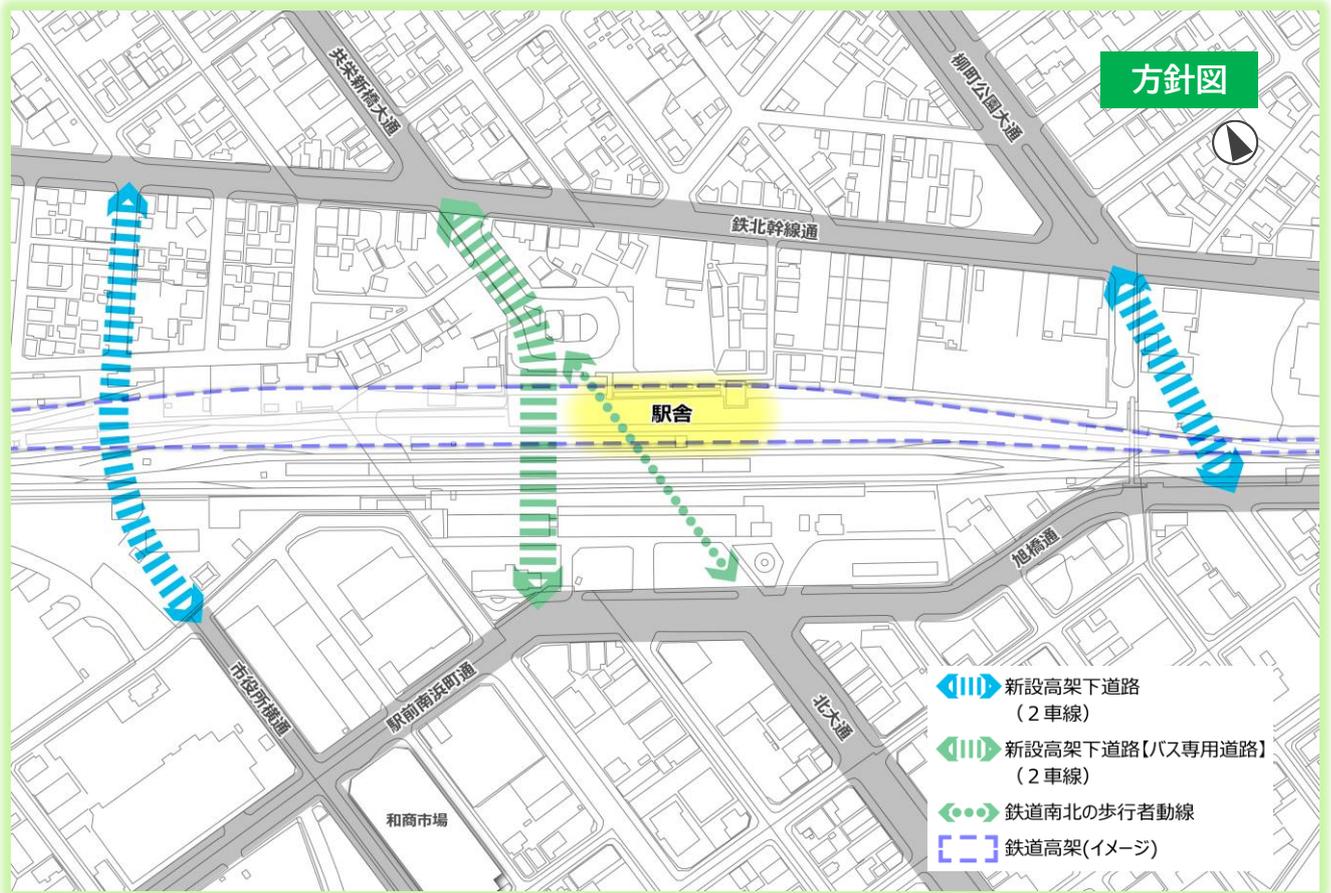
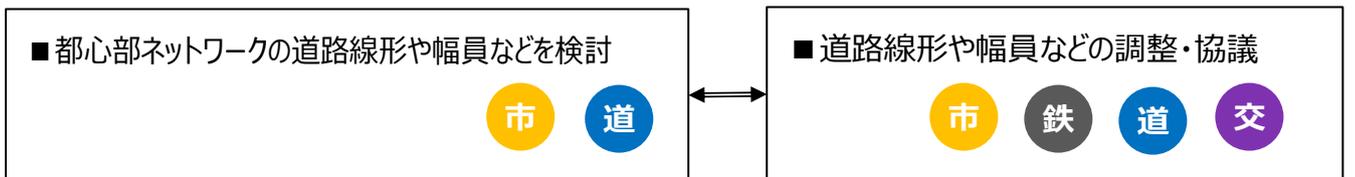


図. 高架下道路や自由通路の整備 (案)

【役割分担】

市 釧路市     
 鉄 鉄道事業者     
 道 道路管理者     
 交 交通管理者



## 方策 2. 賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備 長期

### 【イメージ】

日向市駅(宮崎県日向市)



出典：日向市ホームページ  
姫路駅(兵庫県姫路市)



キャッセン大船渡エリア (岩手県大船渡市)



出典：ソトバホームページ  
辻堂駅 (神奈川県藤沢市)



### 【取組内容】

- ・ 釧路駅周辺の公共空間を既存の車中心から人と公共交通中心の空間に再編します。
- ・ 賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースを整備することで、市民や来訪者が憩い楽しめる空間を創出します。
- ・ 新たな拠点機能については、ひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能や民間事業者と連携した観光周遊、滞在機能などの導入を検討します。

### 【役割分担】

市 釧路市     
 鉄 鉄道事業者     
 道 道路管理者     
 交 交通管理者

■ オープンスペースの配置や規模などの検討

市   
 道

■ オープンスペースの配置や規模などの調整・協議

市   
 鉄   
 道   
 交

【イメージ】

▼バス専用道路（タクシー走行可）  
（兵庫県姫路市姫路駅）

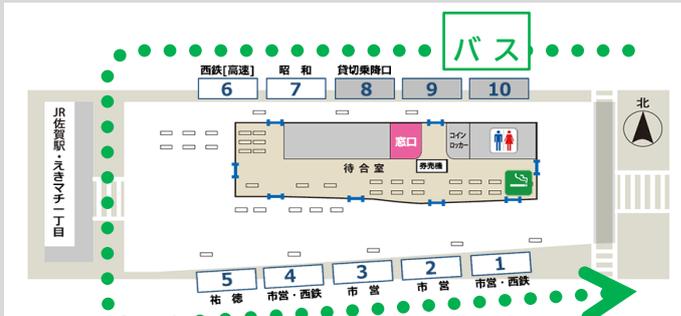


出典：姫路市

▼停留所を効率的に配置したバスターミナル  
（大阪府茨木市茨木駅）



▼鉄道高架下のバス停留所  
（佐賀県佐賀市佐賀駅バスセンター）



出典：佐賀県バス・タクシー協会ホームページ



▼案内表示が分かりやすいバスターミナル  
（羽田空港）



【取組内容】

- ・ 鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備により、バス相互の乗継利便性や待合環境の向上を図ります。

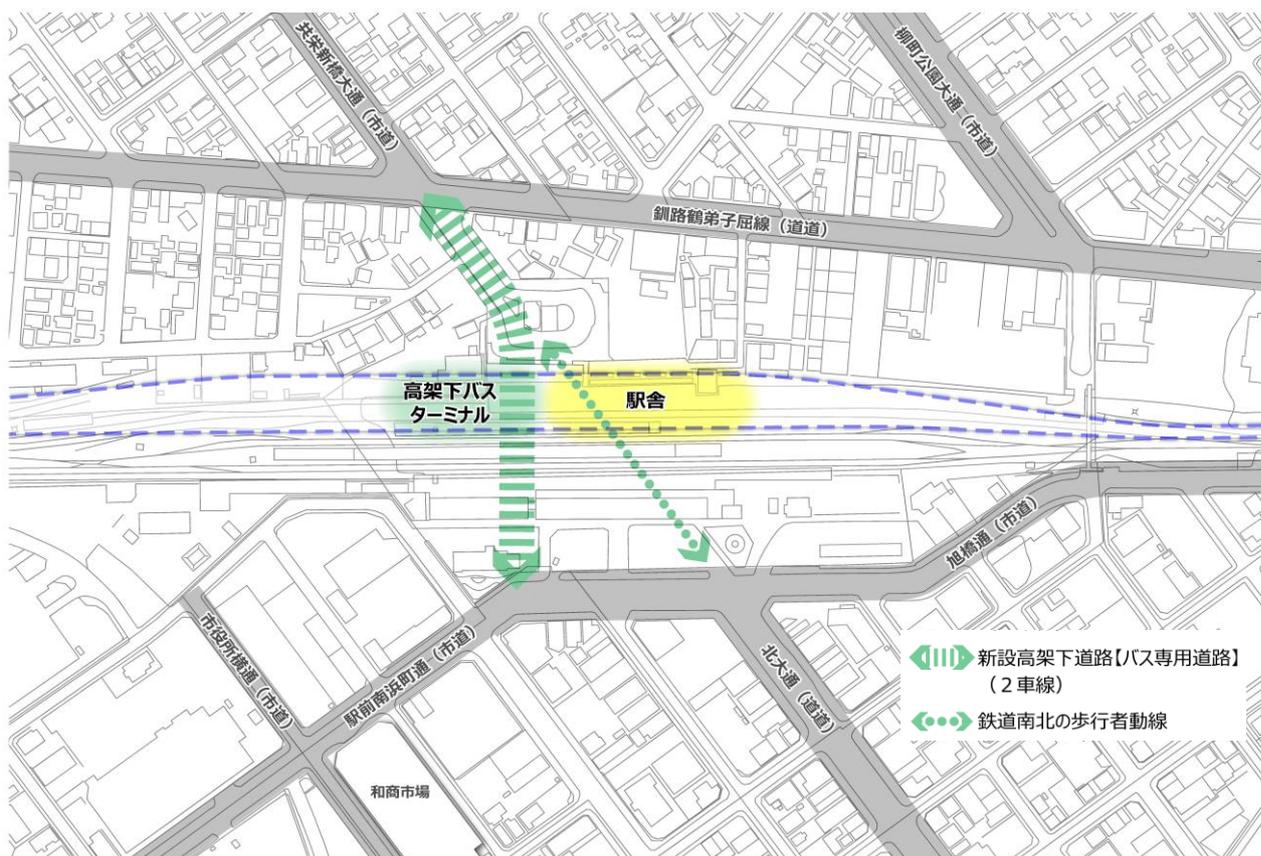
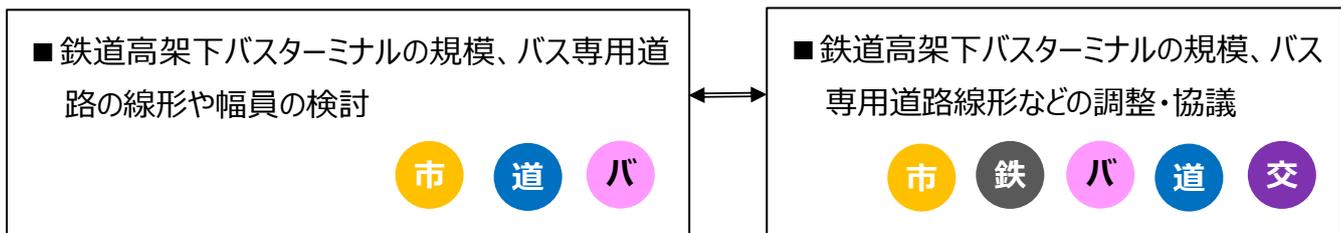


図. 鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の配置 (案)

【役割分担】

市 釧路市     
  鉄 鉄道事業者     
  バ バス事業者     
  道 道路管理者  
 交 交通管理者



## 方策4. タクシープール、一般車駐車場などの整備

長期

### 【イメージ】

▼一般車駐車場車寄せ（兵庫県姫路市姫路駅）



▼鉄道高架下を活用したタクシー乗場（東京都世田谷区経堂駅）



### 【取組内容】

- ・ 釧路駅周辺にタクシープールや一般車駐車場を整備することで、都心部へのアクセスを向上させ、交通結節機能の導入を進めます。

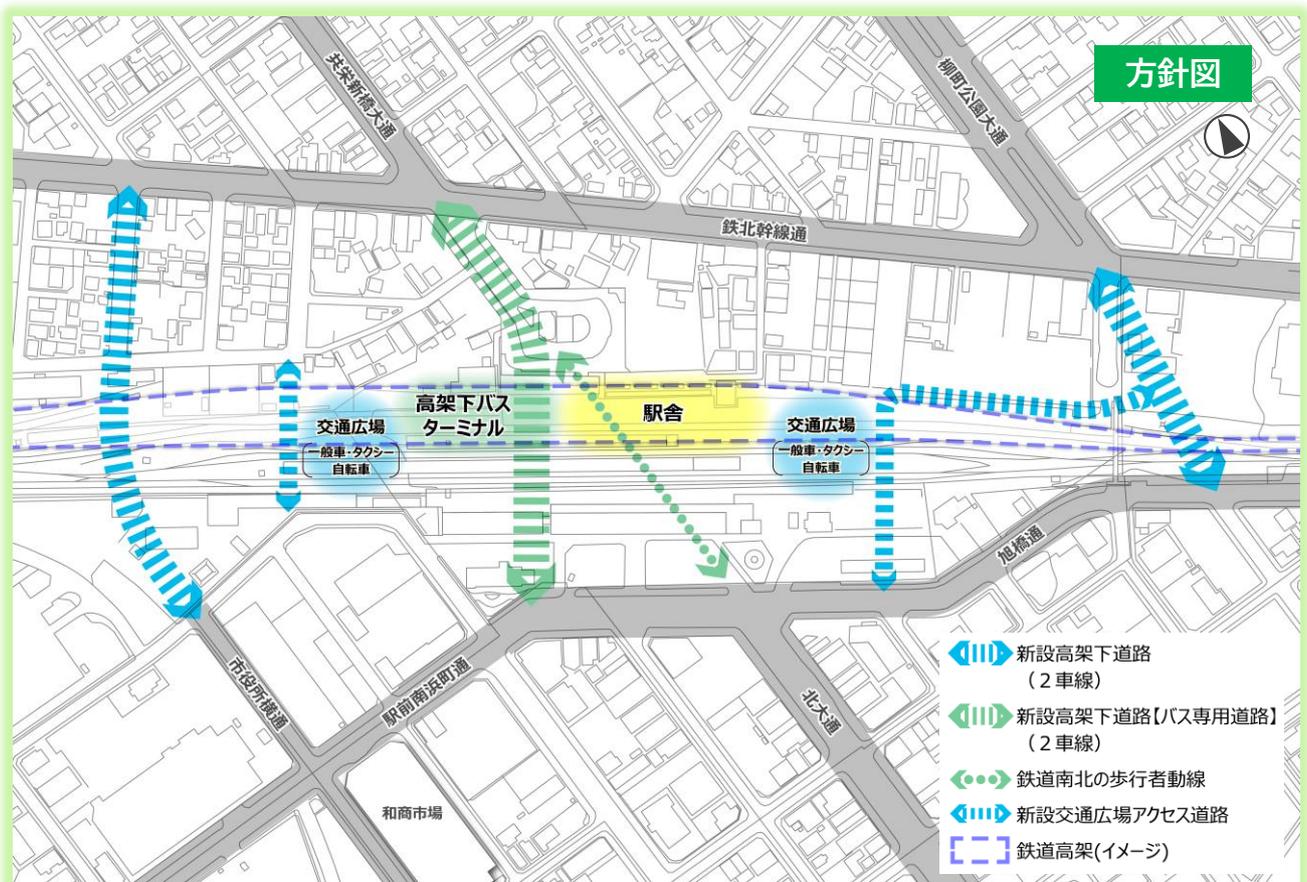


図. タクシープール、一般車駐車場などの配置（案）

## 【役割分担】

市 釧路市      鉄 鉄道事業者      タ タクシー事業者      道 道路管理者  
交 交通管理者

■ タクシープール、一般車駐車場などの配置や規模を検討

市 道 タ

■ タクシープール、一般車駐車場などの配置や規模の調整・協議

市 鉄 タ 道 交

## 第6章 実現化方策

### 6-1 ロードマップ

戦略	方策		短中期	長期
			鉄道高架前	鉄道高架後
戦略1 街路空間のウォークアブル化	方策1. 街路空間の再構築	(1)北大通の街路空間の再構築		→
		(2)共栄新橋大通の街路空間の再構築		→
		(3)駅前南浜町通の街路空間の再構築		→
	方策2. 官民連携の社会実験による街路空間の利活用	(1)街路空間の利活用の社会実験	→	
		(2)簡易停車帯やタクシーベイ設置の社会実験	→	
		(3)簡易的なバス待ち環境整備の社会実験	→	
	方策3. 沿道アクセルスペースの利活用と路外駐車場出入口のあり方の検討	(1)沿道アクセルスペースの利活用に関するルールづくり	→	
		(2)路外駐車場出入口のあり方の検討	→	
	方策4. ウォークアブル空間の利活用	(1)歩行者利便増進道路の利活用に関するルールづくり	→	
		(2)除雪体制の充実	→	→
戦略2 公共交通の利用促進	方策1.鉄道高架によるバス路線網の再編			→
	方策2.ハイグレードなバス待合環境の整備			→
	方策3.バス発着場所の増加の社会実験		→	
	方策4.バス事業者と商店街の連携の社会実験		→	
	方策5.日本版MaaSの推進に向けた基盤づくりの検討		→	
	方策6.新たな地域公共交通の導入可能性の検討		→	
戦略3 ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備	方策1.新たな都心部道路ネットワークの整備			→
	方策2.賑わいを創出する拠点機能と一体となったオープンスペースの整備			→
	方策3.鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備			→
	方策4.タクシープール、一般車駐車場などの整備			→

## 6-2 目標達成に向けた評価指標

- 都市・地域総合交通戦略要項に基づき評価指標を設定し、その目標値は現況値以上になるように設定します。評価指標のうち、歩行者、自転車交通量の目標値は現況値よりも10%以上増加するように設定します。

### 【全体】

評価指標	算出方法	現況	鉄道高架後 (長期)
都心部への利用頻度の向上 (1週間に1~2回以上の割合を増加)	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い都心部の外出頻度「1週間に1~2回」以上の割合を算定	31.1%	35.0%
都心部の滞在時間の向上 (滞在時間1時間未満の割合を増加)	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い都心部の滞在時間「1時間未満」の割合を算定(今後GPSデータを活用した滞在時間の評価方法を検討)	33.1%	40.0%
都心部(北大通、共栄新橋大通、駅前南浜町通)の空き店舗率の低下	「釧路市商店街など実態調査」の空き店舗率を算定	H29 29.0%	25.0%

### 【戦略1 街路空間のウォークアブル化】

評価指標	算出方法	現況	鉄道高架後 (長期)
歩行者・自転車交通量の増加	北大通	H27 864人	950人
	共栄新橋大通	H27 406人	450人
	駅前南浜町通	H27 700人	770人
歩行時間の増加 (徒歩での移動距離が10分以上の割合を増加)	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い都心部の「徒歩での移動距離が10分以上」の割合を算定	夏期 20.1% 冬季 11.3%	夏季 25.0% 冬季 15.0%

### 【戦略2 公共交通の利用促進】

評価指標	算出方法	現況	鉄道高架後 (長期)
都心部へのバス利用者の増加	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い都心部の交通手段が「バス」の割合を算定	12.4%	15.0%

### 【戦略3 ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備】

評価指標	算出方法	現況	鉄道高架後 (長期)	
駅前広場利用の満足度の向上	南口駅前広場	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い南口広場の利用者の「満足」の割合を算定	6.9%	10.0%
	北口駅前広場	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」と同様の調査を行い北口広場の利用者の「満足」の割合を算定	11.9%	15.0%
バスの乗り継ぎ満足度の向上	平成29年「釧路市のまちづくりに関するアンケート」(バス利用者)と同様の調査を行い総合的な乗り継ぎの満足度の「満足」の割合を算定	13.6%	15.0%	

### 6-3 推進体制

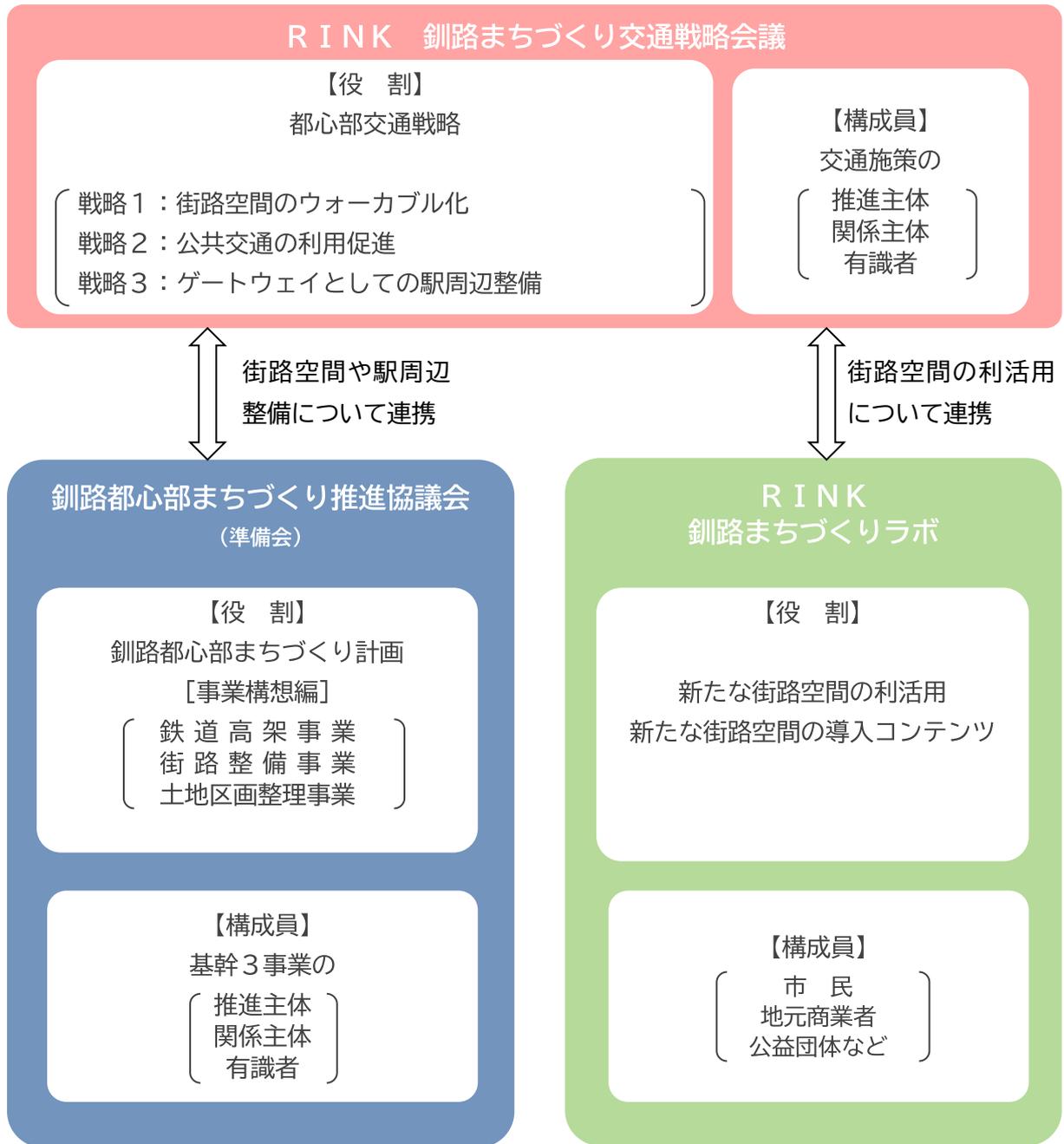


図 都心部地区交通戦略の推進体制 (案)